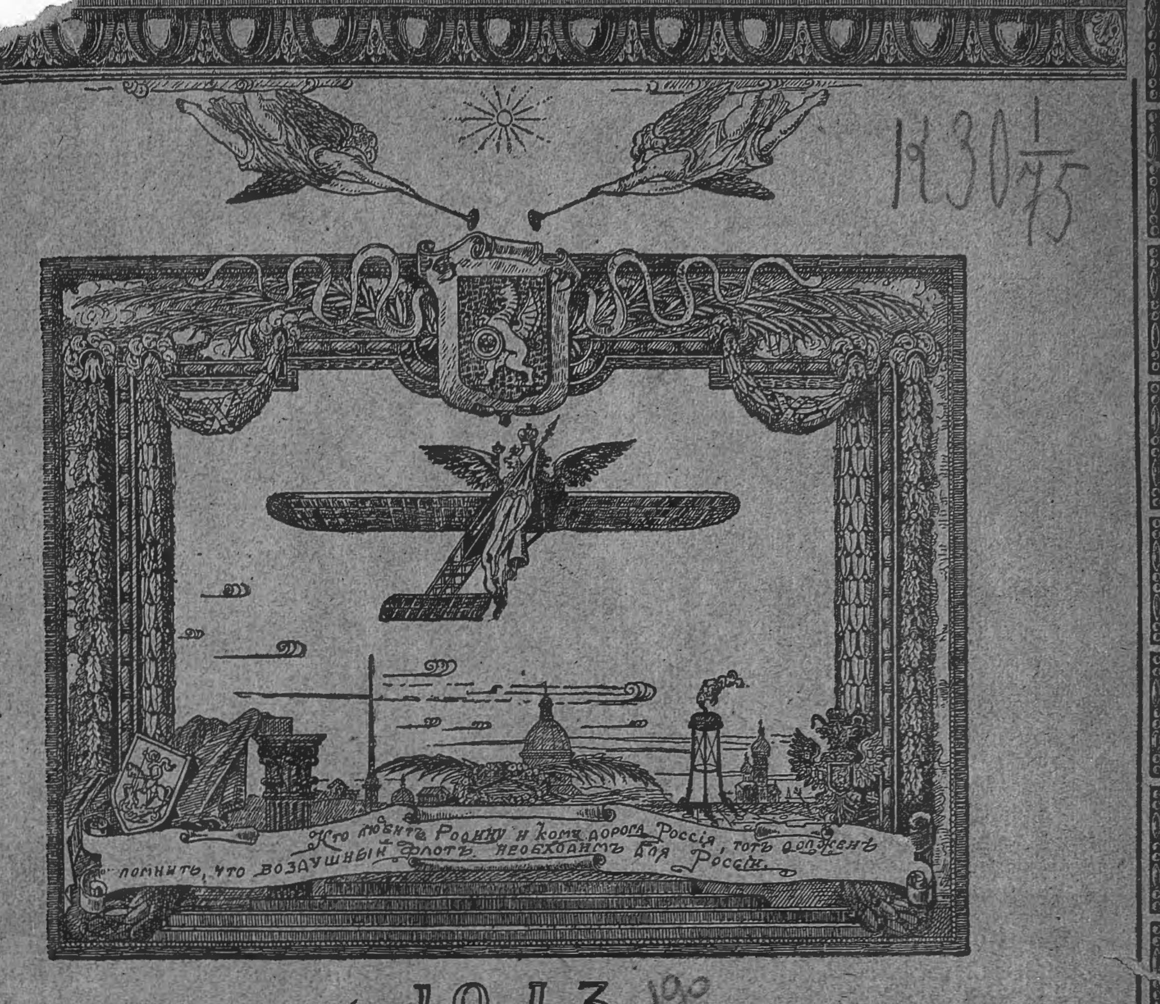

К 30 1/75
БФ/1

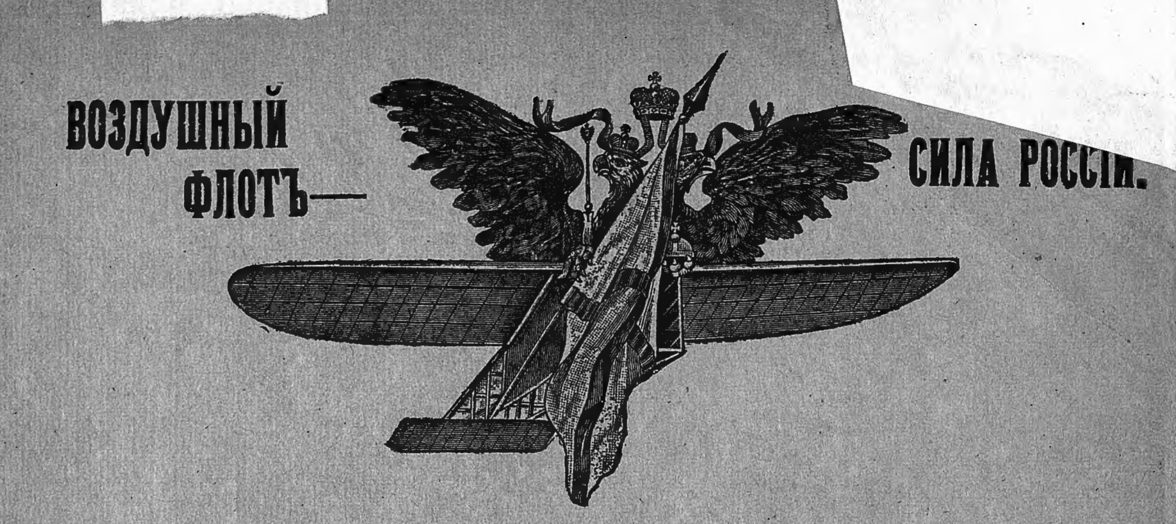


1913

Воздушный флотъ — сила Россіи.

Изданіе Московскаго Комитета по сбору пожертвованій на воздушный флотъ Имперіи.

Рис. Е. Масленниковъ



Московскій Комитетъ по сбору пожертвованій на воздушный флотъ Имперіи, желая ознакомить широкія массы населенія съ дѣломъ воздухоплаванія въ Россіи и за границей и тѣмъ вселить въ душу русскихъ гражданъ сознаніе о необходимости народныхъ пожертвованій на дѣло созданія воздушнаго флота, приступаетъ къ составленію второго дополненнаго изданія однодневнаго журнала „Воздушный флотъ—сила Россіи" для безплатнаго распространенія какъ въ обѣихъ столицахъ, такъ и въ провинціи.

Второе изданіе журнала предположено выпустить къ 15 сентября сего года въ 50.000 экземплярахъ.

Комитетъ льститъ себя надеждой, что представители торговыхъ фирмъ, сочувствующіе столь высоко патріотическому дѣлу, пожелаютъ оказать посильную помощь Комитету на изданіе этого журнала помѣщеніемъ текста своего объявленія на его страницахъ.

Плата за страницу объявленія:

Передъ текстомъ:		Послѣ текста:	
1 стран.	400 р.	1 стран.	200 р.
1/2 „	200 „	1/2 „	100 „
1/4 „	100 „	1/4 „	50 „

За справками и заказами на помѣщеніе объявленій слѣдуетъ адресоваться непосредственно къ секретарю комитета Владиміру Александровичу Пестову.

Канцелярія комитета: Тверской бульваръ, 22. Телефонъ № 59—15.

Торгово-Промышленное Товарищество **ПРЕЕМНИКЪ АЛЕКСѢЯ ГУБКИНА**

А. КУЗНЕЦОВЪ и К°.

КРУПНѢЙШАЯ ВЪ РОССІИ ОПТОВАЯ ТОРГОВЛЯ ЧАЕМЪ.



ФИРМА СУЩЕСТВУЕТЪ съ 1840 года.

ОСНОВНОЙ КАПИТАЛЪ 10 милліоновъ рублей.

ЗАПАСНЫЕ до $3^1/_2$ милліоновъ рублей.

ГОДИЧНЫЙ ОБОРОТЪ ФИРМЫ 50 милліоновъ рублей.

УСЛОВНЫЙ текущій СЧЕТЪ въ Московской к-рѣ Государственнаго Банка—№ 530.

Чайная торговля основ. въ 1840 году въ Кунгурѣ, Пермск. губ. А. С. Губкинымъ. Дѣло А. С. Губкина продолжалось его наслѣдникомъ А. Г. Кузнецовымъ и въ 1891 г. было преобразовано въ существующее нынѣ „Торгово-Промышленное Товарищество Преемникъ Алексѣя Губкина А. Кузнецовъ и К°".

Своими главнѣйшими задачами фирма всегда ставила: до малѣйшихъ подробн. **знать требованія, предъявляемыя рынкомъ къ качеству продукта,** и возможно быстрѣе, полнѣе, наивыгоднѣйшимъ для покупателя образомъ **примѣняться къ этимъ требованіямъ и удовлетворять ихъ.**

Вся организація дѣла направлена къ успѣшнѣйшему достиженію этихъ цѣлей. Черезъ свои конторы, расположенныя во всѣхъ значительнѣйшихъ городахъ Имперіи, фирма внимательно слѣдитъ за качествомъ обращающагося продукта и за потребностями спроса и предложенія на чайномъ рынкѣ.

Фирма имѣетъ собственныя постоянныя конторы на главнѣйшихъ чайныхъ рынкахъ: въ Ханькоу и Шанхаѣ (Китай), Коломбо (о. Цейлонъ), Калькуттѣ (Индія) и Лондонѣ, чтобы получать во всякое время и безо всякихъ посредниковъ продуктъ, вполнѣ отвѣчающій запросамъ рынка и вкусамъ потребителя.

ЧАИ пріобрѣтаются вслѣдствіе этого со строжайшимъ разборомъ: **только лучшихъ сортовъ, съ самыхъ извѣстныхъ плантацій.**

Въ продажу чай фирмы идетъ какъ **цѣльными ящиками** въ упаковкѣ съ мѣста производства, за таможенной пломбой, такъ и **въ развѣшанномъ видѣ**—подъ правительственною бандеролью.

Развѣскою чая въ мелкія помѣщенія—въ развѣсныхъ: въ **Москвѣ, Одессѣ, Челябинскѣ, Самаркандѣ и Иркутскѣ**—занято **до двухъ тысячъ человѣкъ рабочихъ.**

Обширныя зданія развѣсныхъ Т-ва устроены съ соблюд. всѣхъ треб. гигіены: въ нихъ очень прост., много свѣта, воздуха; съ технич. стороны развѣсныя Т-ва оборудованы согласно послѣдн. указан. науки: освѣщеніе, вентил., механич. движеніе—все производится электрич., введены **электро-автоматич. вѣсы.**

Общее благоустройство и тщательный надзоръ вполнѣ обезпечиваютъ чистоту и опрятность развѣски.

Развѣшив. чай въ бумажн. пачки вѣсомъ отъ 1 ф. до $^3/_4$ зол., также имѣется въ разн. рода чайницахъ: стеклян., жестяныхъ, алюминіевыхъ, изъ папье-маше и т. п.

ВЫБОРЪ развѣшаннаго чая у фирмы—**ВЕСЬМА ОБШИРНЫЙ И ТЩАТЕЛЬНО ПРИНОРОВЛЕН. КО ВКУСАМЪ И СРЕДСТВАМЪ РУССКАГО ПОТРЕБИТЕЛЯ.** Главные выпускаемые фирмою сорта:

- **ЧЕРНЫЕ ЧАИ—ТОНКАГО АРОМАТА И НѢЖН. ВКУСА** (№№ отъ 1 до 8)
- **ПЕРВОСБОРН. ЧАИ—СЪ КРѢПК. НАСТ. И ВКУС.** (№№ отъ 58 до 65)
- **ЦЕЙЛОНСКІЕ И ИНДѢЙСКІЕ ЧАИ—СЪ КРѢПКИМЪ НАСТОЕМЪ И СИЛЬНЫМЪ АРОМАТОМЪ** (№№ отъ 90 до 95; 42, 44)

Развѣшивается также **ЗЕЛЕНЫЙ ЧАЙ** для средне-азіатскаго рынка. **ЦВѢТОЧНЫЕ ЧАИ**—на разные цѣны.

расцѣниваются для розничной торговли отъ **1** р. **20** к. до **4** р. за ф. Оптовымъ покупателямъ—обычная скидка.

Адресъ во всѣ города: для телегр.: *Губкинкузнецову*; для писемъ: *Товариществу „Губкинъ-Кузнецовъ и К°"*.

Правленіе и главный складъ въ Москвѣ. Конторы за границей: **въ Ханькоу, Шанхаѣ, Коломбо, Калькуттѣ, Лондонѣ;** въ Россіи: **С.-Петербургѣ, Одессѣ, Варшавѣ, Ригѣ, Кіевѣ, Харьковѣ, Астрахани, Самаркандѣ, Ташкентѣ, Кокандѣ, Тифлисѣ, Ростовѣ-на-Дону, Н.-Новгородѣ, Казани, Самарѣ, Уфѣ, Дуванѣ, Челябинскѣ, Перми, Кунгурѣ, Екатеринбургѣ, Тюмени, Курганѣ, Омскѣ, Семипалатинскѣ, Вѣрномъ, Петропавловскѣ, Томскѣ, Барнаулѣ, Бійскѣ, Красноярскѣ, Иркутскѣ и Владивостокѣ.**

Торговля въ ярмаркахъ: **Нижегородской, Ирбитской, Мензелинской, Ишимской, Куяндинско-Ботовской и др.**

Постоянное стремленіе фирмы—дать потребителю продуктъ высок. достоинства по вкусу, настою и аромату—не проходитъ незамѣчан.: **развѣшанный чай фирмы** пользуется лестною извѣстностью лучшаго на русскомъ рынкѣ и **расходится ежегодно въ количествѣ до 28 милліоновъ фунтовъ.**

Изъ другихъ видовъ потребляем. въ Россіи чая фирма имѣетъ **КИРПИЧНЫЙ и ПЛИТОЧНЫЙ ЧАИ** изготовляемые исключительно собственной фабрикой **„Синтай" въ Ханькоу.** Прессовка производится механически и поставлена на возможную при современныхъ техническихъ средствахъ высоту.

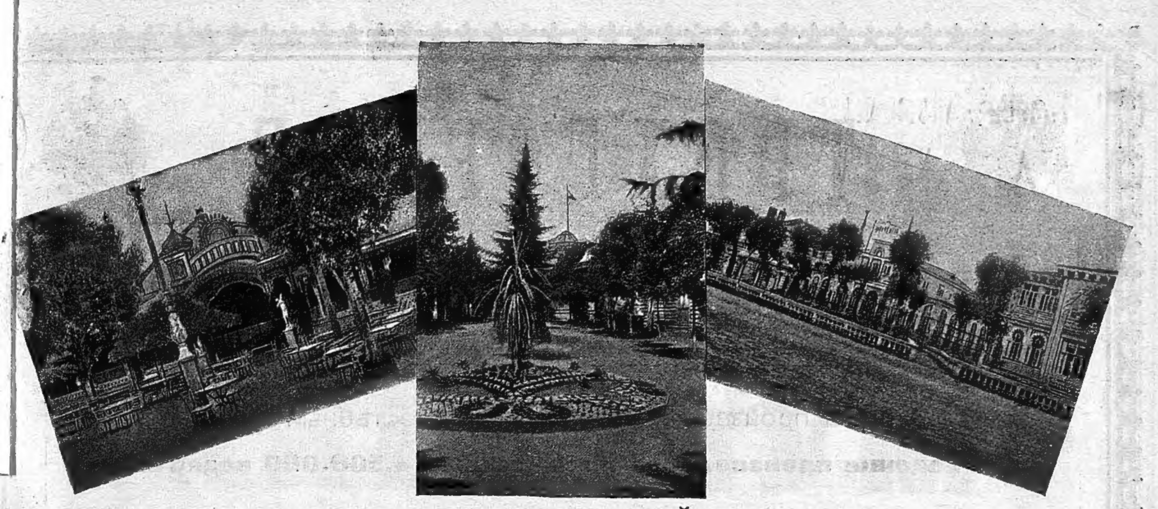
По доброкачественности, богатству и разнообраз. выбора, прочности и изяществу выработки, кирпичный и плиточный чаи фирмы занимаютъ на русскомъ рынкѣ столь же видное положеніе, какъ и ея развѣшанный чай.

Во избѣжаніе усилив. за послѣднее время поддѣл., слѣдуетъ **непремѣнно требовать чаи съ торговымъ знакомъ фирмы „ДВА ЯКОРЯ".**

Въ сомнительн. случаяхъ покорнѣйше просятъ гг. потребит. за необходимыми разъясненіями обращаться непосредств. по адресу ближайшей конторы Т-ва.

Правленіе Т-ва было бы крайне признательно за всякое основательное сообщеніе со стороны гг. потреб. о замѣченныхъ недостаткахъ и желательныхъ улучшеніяхъ продукта, что могло бы дать поводъ своевременно принять нужныя мѣры.

Въ розничн. продажѣ чаи фирмы можно найти у всѣхъ лучшихъ колоніальн. и бакалейн. торговцевъ Россійск. имперіи.



Ресторанъ „МАВРИТАНІЯ“ и **ЛѢТНІЙ САДЪ** существуетъ съ 1877 года, открывается на лѣтній сезонъ съ середины апрѣля до сентября.

ЕЖЕДНЕВНО ОБѢДЫ. ◆ ИГРАЮТЪ 2 ОРКЕСТРА: РУМЫНСКІЙ и ИТАЛЬЯНСКІЙ.

Содержатель С. НАТРУСКИНЪ.

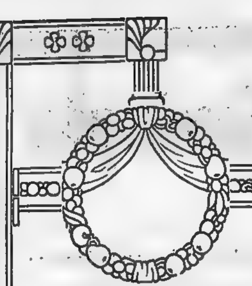


Ресторанъ „СТРѢЛЬНА“ существуетъ съ 1859 года. При немъ **РОСКОШНЫЙ ЗИМНІЙ САДЪ**, открытъ съ половина августа до 1-го мая.

ПО ВОСКРЕСНЫМЪ и ПРАЗДНИЧНЫМЪ ДНЯМЪ ОБѢДЫ.

Ежедневно играютъ 2 оркестра: румынскій и итальянскій.

Содержатель С. НАТРУСКИНЪ.



1913 г.

ТЕАТР и САД

„АКВАРІУМ"

Дирекція Ф. Ф. Томас, М. Ф. Мартынов и М. И. Царев.

(Большая Садовая, телеф. 239-30).

В четверг, 25-го апрѣля, 1913 года

состоится

ОТКРЫТІЕ ЛѢТНЯГО СЕЗОНА.

Роскошное убранство сада. Специально выстроена новая терраса. На вновь отремонтированной верандѣ грандіозная программа. Для открытой, садовой сцены приглашены лучшіе номера заграничных театров. Небывалая в Москвѣ колоссальная программа.

Дирекція.

В закрытом театрѣ спектакли фарсовой труппы С. Ф. Сабурова при совершенно новом составѣ.



Товарищество Мануфактуръ

Н. Н. КОНШИНА

въ СЕРПУХОВѢ.

Основной капиталъ 10.000.000 рублей.

Производство хлопчато-бумажныхъ тканей: ситцы, фуляры, муслины, батистъ, сатинъ, лѣтнія и зимнія ткани, бѣльевые товары, мебельныя и одежныя ткани.

ФАБРИКИ:

бумаго-прядильная, ткацкія, набивная и красильно-отдѣлочная находятся въ г. СЕРПУХОВѢ, Москов. губ.

Работаетъ до 14.000 человѣкъ.

ПРАВЛЕНІЕ и ГЛАВНЫЙ СКЛАДЪ въ МОСКВѢ, Варварская площадь, „Дѣловой дворъ", № 1—2.

ОПТОВЫЯ ОТДѢЛЕНІЯ:

въ Баку, Варшавѣ, Владивостокѣ, Кіевѣ, Кишиневѣ, Кокандѣ, Одессѣ, Ригѣ, Ростовѣ на Дону, С.-Петербургѣ, Самаркандѣ, Ташкентѣ, Харьковѣ и Урюпинскихъ ярмаркахъ.

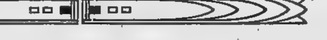
РОЗНИЧНЫЕ МАГАЗИНЫ:

въ Москвѣ: 1) Верхніе Торговые Ряды. 2) Петровскій пассажъ и 3) въ Серпуховѣ.

Ежегодная продажа издѣлій до 28.000.000 рублей.

Къ сезонамъ зимнему и лѣтнему постоянно новыя обширныя коллекціи модныхъ тканей.

Товарищество также посылаетъ свои издѣлія: въ Персію, Турцію, Китай, Францію и Америку.



СПЕЦІАЛЬНЫЕ МАГАЗИНЫ

КОФЕ

Э. К. РЕТТЕРЕ старшій

МОСКВА.

1) ГЛАВНЫЙ МАГАЗИНЪ: Большая Лубянка, д. Ивановскаго монастыря, № 18. Телеф. № 44-54.

Отдѣленія: 2. Маросейка, д. Кайсарова. Телеф. № 73-32. 3. Мясницкая, противъ Почтамта. Телеф. № 140-20. 4. Петровскія Ворота, домъ Трындина. Тел. 287-40. 5. Камергерскій переул., д. Синодальнаго В-ва. Тел. 255-09.

Spécialité de Cafés

Emile Rettéré, aîné.

MOSCOU.

1. Magasin, Grande Loubianka, Maison du Monastère Ivanovsky, № 18. Tél. 44-54. 2. Magasin, Maroseika, m. Kayssarow. Tél. 73-32. 3. Mag., Miassnitzkaja, en face la Poste. Tél. 140-20. 4. Magasin, Petrovskia Worota, m. Trindin. Tél. 287-40. 5. Kamerguersky per. Tél. 255-09.

МИНЕРАЛЬНЫЯ МАСЛА:
машинныя, цилиндровыя, котловое, вазелиновое, мазь „Madia“, сало, колесная мазь.

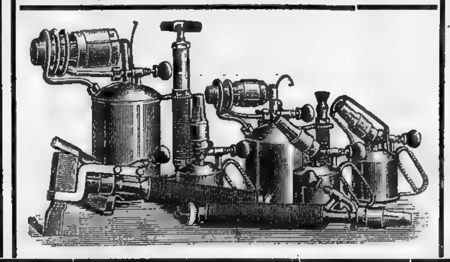
Керосинъ высшій сортъ. **Астралинъ.**

Для **АВТОМОБИЛЕЙ:**	Для **ДВИГАТЕЛЕЙ:**
бензинъ, масло.	нефть, масло.

ДОСТАВКА НА ДОМЪ.

Л. И. РАГОЗИНЪ.

ШВЕДСКІЯ КЕРОСИНОВЫЯ и БЕНЗИНОВЫЯ ЛАМПЫ.
ПАЯЛЬНЫЯ и МОТОРНЫЯ. Керосиновыя кухни.
Запасныя части. ПОЧИНКА.



ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЕ
нефтяные двигатели
„СИМПЛЕКСЪ“,
типа „ГОРНСБИ“, самой простой и солидной конструкціи,
отъ 1 до 6 силъ.
Цѣны дешевыя.

Москва, Мясницкая, 17. Тел. 46-01.

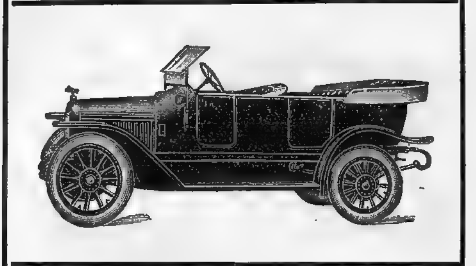



ВОДЫ






МИНЕРАЛЬНЫЯ, ЛѢЧЕБНЫЯ, ФРУКТОВЫЯ—ЯГОДНЫЯ и НАПИТКИ
Торговаго Дома
Докторъ А. РЕДЛИХЪ
МОСКВА, Страстной бульваръ, соб. домъ. Телефонъ 21-21.



ЛУЧШІЕ ГЕРМАНСКІЕ ПАССАЖИРСКІЕ АВТОМОБИЛИ **„АДЛЕРЪ“.**

ВСЕМІРНО ИЗВѢСТНЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ **„БЮССИНГЪ“.**

НЕФТЯНЫЕ ДВИГАТЕЛИ для заводовъ, мельницъ и электричества **„АТЛАНТЪ“.**

Русско-Американское Т-во Тепловыхъ Двигателей
Москва, Мясницкій проѣздъ, 2. Телефонъ 305-11.

Бр. Н. и Г. ПѢТУХОВЫ и Сынъ,
ГОТОВОЕ ДАМСКОЕ и МУЖСКОЕ ПЛАТЬЕ, МѢХОВЫЕ ТОВАРЫ.

МОСКВА, 1) Ильинка, 2) Тверская.

ФОРМЫ ВСѢХЪ ВѢДОМСТВЪ И УЧЕБНЫХЪ ЗАВЕДЕНІЙ.

ПРІЕМЪ ЗАКАЗОВЪ.

МЕЛЬНИЦЕ-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОНТОРА

и спеціальный складъ мельничныхъ машинъ и принадлежностей

Торговаго Дома

„Августъ ГЕССЕ и Сынъ“

въ Москвѣ, по Мясницкой ул., въ д. Гребневской церкви, № 4.

Полное устройство и переустройство крупчатныхъ, пеклеванныхъ и ржаныхъ мельницъ при ДЕРЕВЯННОМЪ и ЖЕЛѢЗНОМЪ оборудованіи и при автоматическомъ ходѣ съ новѣйшими усовершенствованіями.

Зернохранилища ПОДОВЫЯ и СИЛОСНЫЯ.

Устройство механической транспортировки зерна и муки въ мѣшкахъ
ПНЕВМАТИЧЕСКІЕ ЭЛЕВАТОРЫ (постоянные и плавучіе).

Паровыя машины. ✖ Нефтяные двигатели сист. „ДИЗЕЛЬ“.

ПРОДАЖА:

вальцевыхъ станковъ, жернововъ, обоекъ, разсѣвовъ, цилиндровъ, самовѣекъ, шелковыхъ и металлическихъ ситъ, приводныхъ ремней, приводовъ, шестеренъ, шкивовъ и прочихъ всевозможныхъ машинъ и принадлежностей.

Адресъ для телеграммъ: МОСКВА—РАЗМОЛЪ. ◆ Телефонъ № 51-55.



ЭЛЕКТРО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНТОРА

Складъ и фабрика газовыхъ водонагрѣвательныхъ приборовъ

І. А. БОБЕ.

Москва, Мясницкая, уг. Милютинскаго п., д. Обидиной № 5/1.

Телефоны конторы № 1-14-53, фабрики № 5-35-54.

I. Электрическій отдѣлъ:

Устройство электрическаго освѣщенія въ домахъ, на фабрикахъ, заводахъ и отъ кабельной сѣти О-ва Электрическ. освѣщенія. Электрическая сигнализація, звонки, телефоны, громоотводы и т. п.

Установка электромоторовъ, динамо-машинъ и уходъ за ними.

II. Газовый отдѣлъ:

Производство газовыхъ водонагрѣвательныхъ приборовъ для ваннъ, медицинскихъ и другихъ цѣлей.

Газовыя кухонныя плиты и установка ихъ.

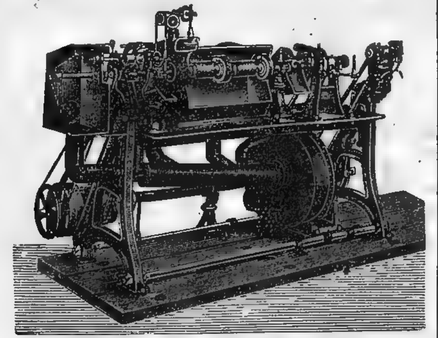
Устройство газотрубопровода.

Установка пылеудалительныхъ станцій.

Громадный выборъ электрической арматуры.

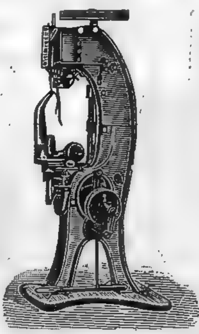
Складъ экономическихъ 75% лампъ накаливанія.





МАШИНЫ лучшихъ заграничныхъ заводовъ и послѣднихъ усовершенствован. конструкцій.

Складъ сапожныхъ и башмачныхъ принадлежностей и инструментовъ.



Мы доставляемъ все:

отъ мельчайшаго сапожнаго гвоздя вплоть до полнаго оборудованія фабрикъ обуви всѣхъ размѣровъ.

Свѣдѣнія и прейскуранты высылаются по требованію немедленно.

Т/Д. „ГЕРМАНЪ ЭКЕРТЪ и Ко"

МОСКВА, Лубянско-Ильинскія Торговыя Помѣщенія.

ХИМИЧЕСКІЙ ЗАВОДЪ

ТОРГОВЫЙ ДОМЪ

„КАРЛЪ БЛЁШЪ"

ВЪ МОСКВѢ.

КОНТОРА:

Ильинка, Юшковъ пер., на Ново-Купеческомъ подворьѣ, № 7 и 8

Телефонъ № 777.



Мебель, драпри, декоративныя, столярныя и обойныя работы.

Торговый Домъ

Ф. А. Фишеръ и Ко.

ВЪ МОСКВѢ.

МАГАЗИНЪ:

Большая Дмитровка, 11.

ФАБРИКА:

Таганка, Новоспасская площадь, соб. домъ.

ТЕЛЕФОНЫ:

Магазина № 20-80. ◆ Фабрики № 14-92.

Фирма существуетъ съ 1845 г.





ФАБРИЧНЫЙ СКЛАДЪ

Ф. Санъ-Галли

МОСКВА, Кузнецкій Мостъ, соб. домъ.

Имѣются готовые и на заказъ: НЕСГОРАЕМЫЕ ШКАФЫ, НЕСГОРАЕМЫЕ СУНДУКИ, СТѢННЫЕ НЕСГОРАЕМЫЕ ШКАФЫ.

Экономическія ПЛИТЫ всѣхъ размѣровъ.

50% экономіи топлива.



Большой выборъ КАМИНОВЪ и мраморныхъ облицовокъ всѣхъ цвѣтовъ.

Газовыя ПЛИТЫ новѣйшей конструкціи всѣхъ размѣровъ.

ХИМИЧЕСКАЯ ФАБРИКА

Торговаго Дома

„МОСКОВСКАЯ БЛЭКИНГЪ КОМПАНІЯ"

О. ЭКЕРТЪ и Ко.

Москва, Калужское шоссе, Живодерная сл., 26.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ:

въ Петербургѣ, Ригѣ, Варшавѣ, Кіевѣ и Одессѣ.





Предлагаетъ: для механическихъ фабрикъ обуви спеціальные препараты для отдѣлки обуви: Хромолинъ, Кальполиртинте, Рицъ-Цементъ, Дрессингъ, Пасту, сапожный воскъ и всѣ остальные препараты для отдѣлки обуви механическаго и ручного производства. **Препараты для чистки обуви:** Кремъ англійскій, Кремъ „Бальмораль", „Перплексъ", „Суданинъ", **Лаки:** „Шевронилинъ", „Перглоссъ", и другія лучшія средства.

При заказѣ отъ 10 тысячъ банокъ, банки могутъ быть изготовлены съ фирмой заказчика.

Прейсъ-куранты высылаются по требованію немедленно.



РУЖЬЯ

Охотничьи всѣхъ системъ и заводовъ первоклассныхъ отборныхъ моделей съ выдающимся боемъ. центр отъ **26** руб. Берданки отъ **6** р. 75 к. Шомпольныя отъ **12** руб. Одноствольныя отъ 4 руб. 50 коп. МОНТЕ-КРИСТО. Карабины отъ **11** руб Пистолеты отъ **1** руб. 50 коп

НОВОСТЬ пистолетъ БРАУНЪ-МАРСЪ, стрѣляющій театральными патронами отъ **3** руб Револьверы отъ 5 руб. 50 коп. и все необходимое и лучшее для охоты по крайне доступнымъ цѣнамъ предлагаетъ крупнѣйшій въ Россіи складъ оружія

Т/д. Я. Зимина вд. и С. Никифоровъ МОСКВА, Тверская, д № 17, общ. Россія.

Прейсъ-Курантъ безплатно На пересылку 2 семи-копѣечныя марки

На покупку ружей свидѣтельствъ не требуется

ГУВЕРНАНТОК, БОНН,

гувернеров, учитепн.: франц., нѣм., русск. и англич., только с хорошими отзывами

РЕКОМЕНДУЕТ

К-ра А. Ф. АВОТ.

ТЕЛЕФОН 111-57.

МОСКВА, Б. Дмитровка, Салтыковскій пер., д. 1.



Телефонъ **Правленія № 60-76.**



Телефонъ **Магазина № 7-00.**

Товарищество Виноторговли

К. Ф. ДЕПРЕ.

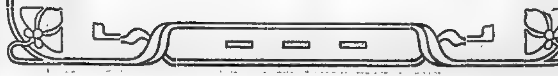
Правленіе въ Москвѣ, Петровка, 8.

ОТДѢЛЕНІЯ:

С.-Петербургъ, Харьковъ, Кіевъ, Нижегор. ярмарка.

ИНОСТРАННЫЯ И РУССКІЯ ВИНА.

ГАВАНСКІЯ СИГАРЫ.







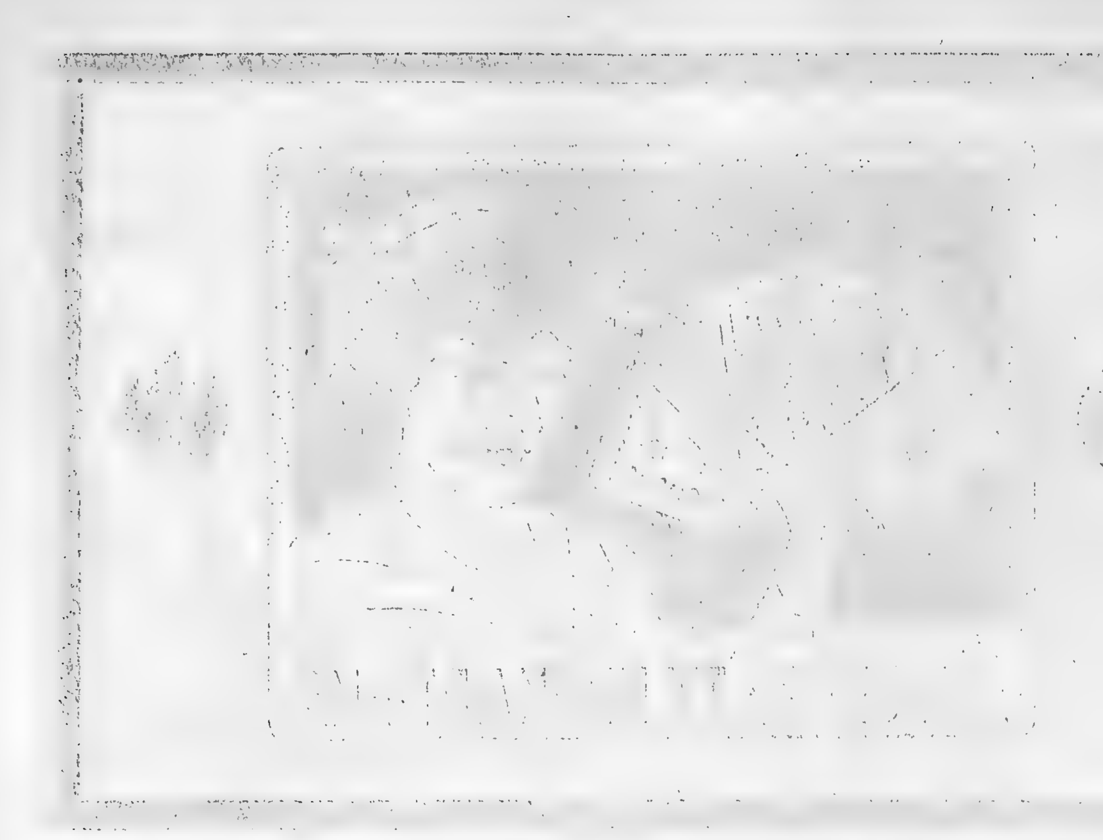


ИМПЕРАТОРСКОЕ МОСКОВСКОЕ О-ВО ПООЩРЕНІЯ РЫСИСТАГО КОННОЗАВОДСТВА.

ВЪ ЛѢТНЕМЪ СЕЗОНѢ 1913 ГОДА

БѢГА ИМѢЮТЪ БЫТЬ:

Апрѣля 3, 5, 17, 19, 21, 23, 26, 28.
Мая 1, 3, 5, 7, 9, 12, 15, 18, 21, 25, 28, 30.
Іюня 1, 4, 7, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 26, 29.
Іюля 2, 5, 7, 9, 11, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30.
Августа 2.





Его Императорское Величество Государь Императоръ
НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ
съ Его Императорскимъ Высочествомъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ
АЛЕКСѢЕМЪ НИКОЛАЕВИЧЕМЪ.

Предсѣдатель Отдѣла воздушнаго флота Высочайше учрежденнаго Особаго Комитета по усиленію военнаго флота на добровольныя пожертвованія

Его Императорское Высочество Великій Князь

АЛЕКСАНДРЪ МИХАИЛОВИЧЪ.



Военный воздушный флотъ Россіи долженъ быть сильнѣе воздушныхъ флотовъ нашихъ сосѣдей, это слѣдуетъ помнить каждому, кому дорога военная мощь нашей родины.

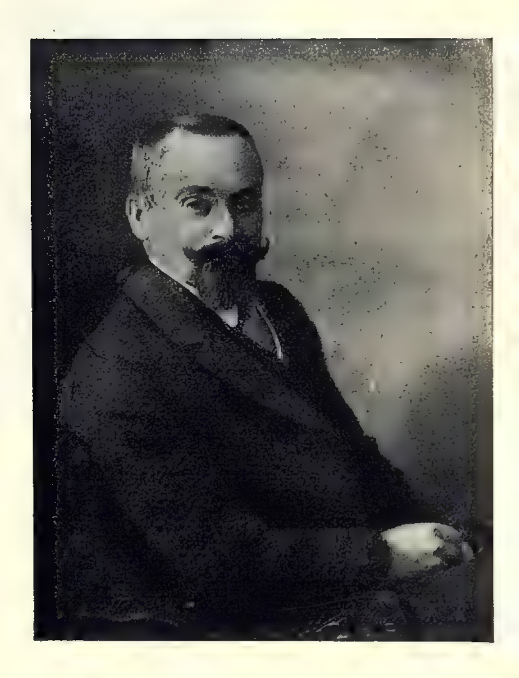
Великій Князь

Александръ Михаиловичъ

10 Ну 1912.



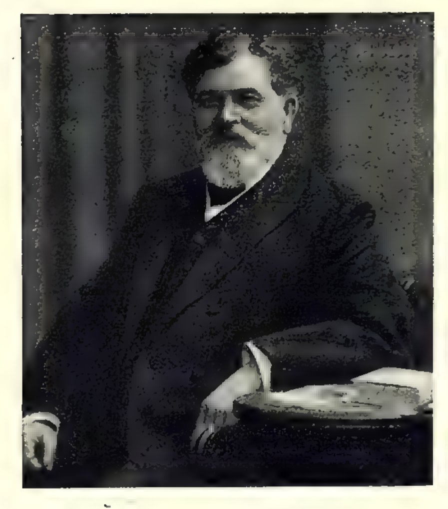
Капитанъ I ранга
НИКОЛАЙ ѲЕДОРОВИЧЪ
ФОГЕЛЬ,
управляющій дѣлами Отдѣла воздушнаго флота.



ПЕТРЪ ВЛАДИМІРОВИЧЪ
ВЕРХОВСКОЙ,
секретарь Отдѣла воздушнаго флота.



Предсѣдатель московскаго комитета по сбору пожертвованій на воздушный флотъ
Свиты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА генералъ-майоръ
Александръ Александровичъ АДРІАНОВЪ.



А. В. КАЩЕНКО
собралъ пожертвованій болѣе 40000 рублей.



Секретарь московскаго комитета
по сбору пожертвованій на воздушный флотъ
В. А. ПЕСТОВЪ.



Н К. фонъ МЕККЪ.



М. Н. БАРДЫГИНЪ.



П. И. ХАРИТОНЕНКО.

М. Н. Бардыгинъ, Н. К. фонъ Меккъ, П. И. Харитоненко и директора правленія Т-ва Никольской Мануфактуры С. Морозова С-нъ и К° изъявили желаніе пожертвовать по одному аэроплану.



ВЫСОЧАЙШЕ
УЧРЕЖДЕННЫЙ ОСОБЫЙ КОМИТЕТЪ ПО УСИЛЕНІЮ ВОЕННАГО ФЛОТА РОССІИ НА ДОБРОВОЛЬНЫЯ ПОЖЕРТВОВАНІЯ, СОСТОЯЩІЙ ПОДЪ АВГУСТѢЙШИМЪ ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОМЪ
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА
ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ
АЛЕКСАНДРА МИХАИЛОВИЧА

Данъ

на основаніи постановленія общаго собранія Комитета отъ 24 мая 1912 г. и Собранія узаконеній и распоряженій Правительства отъ 17 августа 1912 г., за № 179, въ удостовѣреніе награжденія золотымъ нагруднымъ знакомъ Комитета

Предсѣдатель Комитета
Великій Князь

Предсѣдатель Финансоваго Отдѣла

Предсѣдатель Комиссіи по организаціи сборовъ на военный воздушный флотъ
Генералъ отъ инфантеріи Поливановъ

№

Завѣдующій канцеляріей Комитета

„ “ 19 г.

С.-Петербургъ

Дипломъ на золотой нагрудный знакъ для лицъ, пожертвовавшихъ 500 руб. 1/4 натуральной величины.


ВЫСОЧАЙШЕ
УЧРЕЖДЕННЫЙ ОСОБЫЙ КОМИТЕТЪ ПО УСИЛЕНІЮ ВОЕННАГО ФЛОТА РОССІИ НА ДОБРОВОЛЬНЫЯ ПОЖЕРТВОВАНІЯ, СОСТОЯЩІЙ ПОДЪ АВГУСТѢЙШИМЪ ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОМЪ
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА
ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ
АЛЕКСАНДРА МИХАИЛОВИЧА
ДАНЪ
НА ОСНОВАНІИ ПОСТАНОВЛЕНІЯ ОБЩАГО СОБРАНІЯ КОМИТЕТА ОТЪ 24 МАЯ 1912 Г. И СОБРАНІЯ УЗАКОНЕНІЙ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА ОТЪ 17 АВГУСТА 1912 Г., ЗА № 179, ВЪ УДОСТОВѢРЕНІЕ НАГРАЖДЕНІЯ СЕРЕБРЯНЫМЪ НАГРУДНЫМЪ ЗНАКОМЪ КОМИТЕТА
ПРЕДСѢДАТЕЛЬ КОМИТЕТА
Предсѣдатель Финансоваго Отдѣла
Предсѣдатель Комиссіи по организаціи сборовъ на военный воздушный флотъ
Генералъ отъ инфантеріи Поливановъ.
№ 135
Завѣдующій Канцеляріей Комитета
" " 19 г.
С.-Петербургъ

Дипломъ на серебряный нагрудный знакъ для лицъ, пожертвовавшихъ 100 руб. 1/4 натуральной величины.

Отъ предсѣдателя отдѣла воздушнаго флота Великаго Князя Александра Михаиловича.

Воздушный флотъ Россіи долженъ быть сильнѣе воздушныхъ флотовъ нашихъ сосѣдей. Это слѣдуетъ помнить каждому, кому дорога военная мощь нашей родины.

Два года тому назадъ Я обращался съ воззваніемъ, прося жертвовать на созданіе воздушнаго флота.

За это время пожертвованій поступило 226.923 рубля; кромѣ того, на созданіе воздушнаго флота, согласно волѣ жертвователей, были обращены 880.000 рублей, оставшихся отъ суммъ, пожертвованныхъ во время Русско-Японской войны на усиленіе морского флота.

Отдѣлъ воздушнаго флота Высочайше учрежденнаго Особаго Комитета по усиленію военнаго флота Россіи на добровольныя пожертвованія поставилъ первой своей задачей образованіе корпуса военныхъ летчиковъ, и съ этой цѣлью была основана офицерская школа авіаціи въ Севастополѣ.

Въ ноябрѣ 1910 года школа открыла свои дѣйствія и въ августѣ 1911 года уже имѣла возможность командировать 19 самолетовъ и 20 летчиковъ на маневры С.-Петербургскаго, Варшавскаго и Кіевскаго военныхъ округовъ. Въ ноябрѣ 1911 года состоялся выпускъ первыхъ летчиковъ въ числѣ 30 человѣкъ. Составъ школы, имѣвшей въ ноябрѣ 1910 года 18 офицеровъ и 20 нижнихъ чиновъ при 6 самолетахъ, къ апрѣлю текущаго года увеличился до 102 офицеровъ и 200 нижнихъ чиновъ при 55 самолетахъ. Въ настоящее время, въ виду пріобрѣтенія новыхъ быстроходныхъ самолетовъ, часть офицерской школы авіаціи переведена на рѣку Качу, въ 12 верстахъ къ сѣверу отъ Севастополя, и къ зимѣ текущаго года вся школа перейдетъ на новое мѣсто. Къ концу года школа предполагаетъ выпустить до 100 военныхъ летчиковъ. За 2 года было пріобрѣтено за границей и построено въ Россіи всего 77 самолетовъ. Такимъ образомъ, отдѣлъ воздушнаго флота по мѣрѣ силъ и средствъ дѣлаетъ все, что возможно, но потребность военныхъ летчиковъ во много разъ превышаетъ то число, которое школа можетъ подготовить. Доблестный духъ нашей арміи и беззавѣтная храбрость ея офицеровъ сказываются въ томъ, что число желающихъ поступить въ школу превышаетъ 1,200 человѣкъ.

Франція, Италія и наши сосѣди, придя къ заключенію, что самолеты необходимы арміи, какъ развѣдчики и какъ орудіе пораженія непріятеля сверху, не жалѣютъ государственныхъ средствъ на созданіе воздушнаго флота. Одновременно въ этихъ странахъ собираются для этой цѣли крупныя суммы путемъ частныхъ пожертвованій; въ Германіи для сбора пожертвованій образованъ воздухоплавательный комитетъ подъ предсѣдательствомъ брата Императора.

Не подлежитъ сомнѣнію, что, если мы не приложимъ всѣхъ усилій на развитіе уже начатаго, — мы потеряемъ то мѣсто (второе въ мірѣ), которое въ отношеніи воздушнаго флота занимаемъ теперь, и отстанемъ отъ нашихъ сосѣдей. Опасность положенія ясна, допустить этого нельзя, и Я снова считаю долгомъ обратиться съ призывомъ о пожертвованіяхъ на воздушный флотъ.

Предсѣдатель Отдѣла воздушнаго флота

Великій Князь Александръ Михаиловичъ.

Московскій Организаціонный Комитетъ по сбору пожертвованій на воздушный флотъ.

Предсѣдатель:

Свиты Его Величества генералъ-майоръ
АДРІАНОВЪ, Александръ Александровичъ.

Казначей:

Шепепинъ, Николай Ивановичъ.

Секретарь Комитета:

Пестовъ, Владиміръ Александровичъ.

Члены: Арно К. К., Александровъ И. А., Анофріевъ И. Н., Базилевскій П. А., Бардыгинъ М. Н., Бахрушинъ К. П., Бергъ В. П., Брилліантовъ М. И., Булочкинъ С. А., Варженевскій А. К., Второвъ Н. А., Геннертъ А. И., Голофтѣевъ Н. К., Графъ Граббе П. М., Грибовъ П. Н., Гуськовъ П. А., Гучковъ Н. И., Дерюжинскій А. Ф., Джамгаровъ Н. И., Живаго М. В., Кандыринъ Н. М., Карзинкинъ А. А., Карповъ Ф. Г., Катковъ А. М., Кащенко А. В., Кисель-Загорянскій Н. Н., Баронъ Кнопъ А. Л., Колесниковъ И. А., Котовъ П. А., Крестовниковъ Г. А., Кузнецовъ Г. М., фонъ-Меккъ Н. К., Князь Мещерскій С. Б., Графъ Мусинъ-Пушкинъ В. В., Найденовъ А. Н., Оконишниковъ П. С., Графъ Олсуфьевъ М. А., Павловъ Н. П., Патрикѣевъ С. П., Прохоровъ Н. И., Пушкинъ А. А., Самаринъ А. Д., Сапожниковъ В. Г., Солодовниковъ П. Г., Тихоновъ Н. В., Третьяковъ С. Н., Харитоненко П. И., Швецовъ Б. А., Баронъ Шеппингъ В. Д., Шлезингеръ А. Д., Шлиппе К. В., Яновъ П. А.

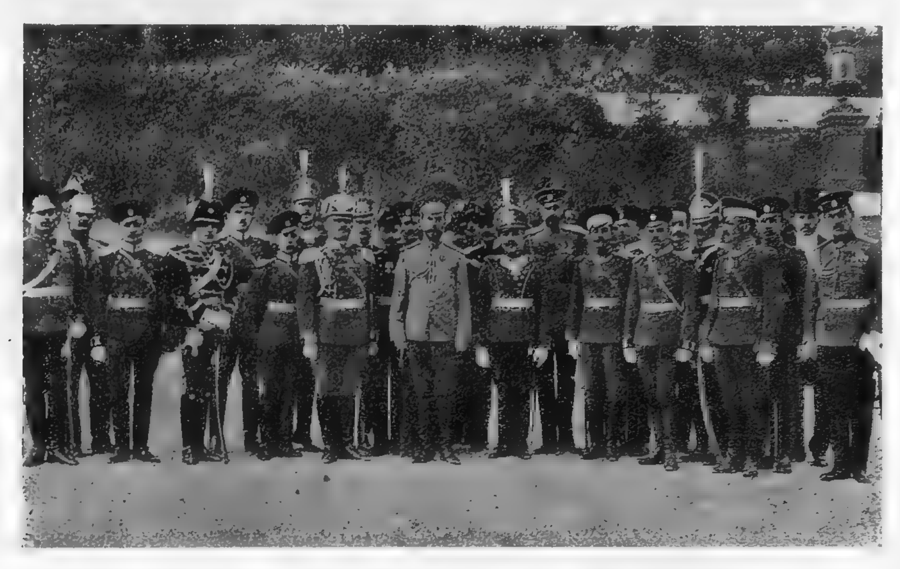
Пожертвованія принимаютъ всѣ члены Комитета, канцелярія Комитета и московскій купеческій банкъ.

Канцелярія Комитета: Тверской бульваръ, 22. Тел. 59–15.

Наше воздухоплаваніе.

Великій починъ созданія въ Россіи воздушной флотиліи принадлежитъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу.

Починъ этотъ былъ сдѣланъ всего три-четыре года назадъ, когда успѣхъ въ полетахъ братьевъ Райтъ, Блеріо и друг. заставилъ на-



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ среди офицеровъ, окончившихъ оф. шк. ав. О. В. Ф., 26 октября 1911 г. въ Ливадіи.

стойчиво думать всѣхъ о томъ, что летательные аппараты сослужатъ важную роль въ военномъ дѣлѣ.

Состоя предсѣдателемъ „Особаго Комитета по усиленію военнаго флота на добровольныя пожертвованія", Великій Князь предложилъ, 26 сентября 1909 г., Общему собранію Особаго Комитета использовать остав-

шіеся отъ постройки морскихъ военныхъ судовъ 900,000 р. на созданіе воздушнаго флота. Предложеніе Августѣйшаго Предсѣдателя было принято Комитетомъ и затѣмъ Высочайше утверждено.

6-го февраля 1910 г. Его Императорскому Величеству благоугодно было всемилостивѣйше соизволить на сіе и Высочайше повелѣть:

1) Оставшуюся въ распоряженіи „Особаго Комитета по усиленію флота" 900,000 р. обратить на созданіе воздушнаго флота Россіи.

2) Разрѣшить Высочайше утвержденному Особому Комитету по усиленію военнаго флота на добровольныя пожертвованія продолжать для этой цѣли повсемѣстный сборъ добровольныхъ пожертвованій, и



Е. И. В. Великій Князь АЛЕКСАНДРЪ МИХАИЛОВИЧЪ среди офицеровъ спеціальнаго курса оф. шк. ав. О. В. Ф., въ лаг. Александро-Михайловскомъ на р. Качѣ близъ г. Севастополя 19 мая 1912 г.

3) Воздушный флотъ, имѣющій быть сооруженнымъ Комитетомъ на добровольныя пожертвованія, оставить въ вѣдѣніи и распоряженіи Комитета, а въ случаѣ открытія военныхъ дѣйствій, передавать его съ подготовленной командой морскому и военному вѣдомствамъ для усиленія боевыхъ силъ Имперіи.

Этимъ было положено начало созданія въ Россіи воздушной флотиліи. Отдѣлъ воздушнаго флота, имѣя въ своемъ распоряженіи заранѣе собранные матеріалы и свѣдѣнія о положеніи воздухоплавательнаго дѣла за границей, немедленно приступилъ къ возложенной на него задачѣ.

Весной 1910 г. были посланы во Францію 7 офицеровъ: полковникъ Зелинскій, капитанъ 2-го ранга Яновичъ, капитанъ Ульянинъ, кора-

бельный инженеръ капитанъ Мацѣевичъ, лейтенантъ Піотровскій, поручикъ Комаровъ и поручикъ Матыевичъ-Мацѣевичъ, съ 6-ю нижними чинами. Въ то же время были заказаны первые одиннадцать самолетовъ. Посланные за границу офицеры возвратились къ осени,—къ каковому времени были присланы и заказанные самолеты,—и приняли участіе въ полетахъ въ Петербургѣ во время „Всероссійскаго праздника воздухоплаванія“, въ сентябрѣ 1910 г.

Русскіе офицеры показали себя блестящими летчиками; къ сожалѣнію, первые полеты ихъ омрачились гибелью капитана Мацѣевича, своею жизнью заплатившаго за желаніе подчинить воздушную стихію.



Руковод. оф. шк. ав. О. В. Ф. въ г. Севастополѣ на Куликовомъ полѣ осенью 1911 г.: (слѣва) военные летчики: лейт. Бар. Буксгенденъ, Лб.-Гв. Преображ. полка шт.-кап. Викторъ-Барченко, Лб.-Гв. саперн. бат. поруч. Макѣевъ, лейт. Дыбовскій и летчикъ-авіаторъ М. Н. Ефимовъ.

Къ этому времени въ Гатчинѣ, на военномъ полѣ, были построены сараи, такъ какъ здѣсь предполагалось построить первую военную школу авіаціи.

Къ ноябрю 1910 г. было закончено оборудованіе школы авіаціи въ Севастополѣ, гдѣ началось обученіе летчиковъ подъ руководствомъ извѣстнаго летчика М. Н. Ефимова и офицеровъ—полковника Зеленскаго, поручика Матыевича-Мацѣевича, поручика Комарова, лейтенанта Піотровскаго и поручика Руднева.

Къ веснѣ 1911 г. Отдѣлъ располагалъ 37 самолетами,—при стоимости каждаго въ 10,000 р.,—и соотвѣтствующимъ числомъ летчиковъ.

Первоначально выработанныя требованія авіаціонной программы

испытаній были не велики. Они заключались въ словесномъ испытаніи для опредѣленія понятій о двигателѣ и самолетѣ и практическомъ испытаніи для опредѣленія умѣнья управлять аппаратомъ на лету.

Требовалось взлетѣть съ опредѣленной площадки, летать на высотѣ не менѣе 500 метровъ, быть въ воздухѣ въ теченіе 15 минутъ, умѣть дѣлать парящій спускъ на опредѣленное мѣсто, умѣть летать при вѣтрѣ отъ 5 до 7 метровъ въ секунду.

Къ іюлю того же года, когда дѣло обученія значительно двинулось впередъ, требованія къ летчикамъ повысились.



Е. И. В. Великій Князь АЛЕКСАНДРЪ МИХАИЛОВИЧЪ принимаетъ докладъ въ лаг. Александро-Михайловскомъ на р. Качѣ близъ г. Севастополя 19 мая 1912 г.

Вмѣсто 15 минутъ, требовалось пробыть въ воздухѣ 1 ч. 15 м. на самолетахъ Блеріо и 2 часовъ на самолетахъ Фармана, для военныхъ же летчиковъ непрерывный полетъ былъ увеличенъ до 6 час., при чемъ летчикъ долженъ былъ летать на высотѣ 1500 метровъ. Кромѣ того, было обращено вниманіе на обученіе искусству наблюдать съ самолета съ высоты, что главнымъ образомъ необходимо для военныхъ цѣлей.

Уже въ 1911 году отряды самолетовъ участвовали на маневрахъ Петербургскаго, Варшавскаго и Кіевскаго военныхъ округовъ, причемъ работа воздушныхъ кораблей получила полное одобреніе. Выяснилось, что двѣ дивизіи кавалеріи дали меньше свѣдѣній при развѣдкахъ, чѣмъ 4 Ньюпора.

За время съ ноября 1910 г. по октябрь 1911 г. интересъ къ воздухоплаванію настолько разросся, что число желающихъ обучаться офицеровъ несоразмѣрно превысило поставленныя Отдѣломъ задачи. Въ то время какъ школа разсчитывала на десять человѣкъ обучающихся, число офицеровъ, изъявившихъ желаніе учиться летанію, доходило до 1000 человѣкъ.

Одновременно съ увеличеніемъ числа обучающихся Отдѣлъ увеличивалъ и количество аппаратовъ. Къ осени 1911 г. Отдѣлъ остановился на самолетахъ двухъ образцовъ: Фарманъ и Блеріо. Къ этому времени



Е. И. В. Великій Князь АЛЕКСАНДРЪ МИХАИЛОВИЧЪ, весною 1911 г. осматриваетъ оф. шк. ав. О. В. Ф. на Куликовомъ полѣ въ г. Севастополѣ.

Отдѣлъ располагалъ пріобрѣтенными за границей и построенными въ своихъ мастерскихъ 57 самолетами. Кромѣ того, были вновь заказаны 14 ньюпоровъ—2 учебныхъ и 12 боевыхъ.

Спустя годъ послѣ своего возникновенія, севастопольская авіаціонная школа выпустила на рекордные полеты двухъ своихъ оперившихся птенцовъ—лейтенанта Дыбовскаго и штабсъ-капитана Андреади—и эти орлы совершили всемірно-извѣстное воздушное путешествіе изъ Севастополя въ Петербургъ, причемъ лейтенантъ Дыбовскій пролетѣлъ 2235 верстъ, а шт.-кап. Андреади — 3000 вер. безъ какихъ-либо предварительныхъ подготовокъ.

Всего со времени учрежденія Отдѣла воздушнаго флота получено

денегъ 1,610,000 р., включая сюда и 900,000 р. оставшихся отъ постройки морскихъ судовъ, частными пожертвованіями собрано всего только 354,000 р.

На эти деньги, кромѣ разнаго рода имущества, какъ-то: земли подъ испытательное поле, зданій и пр., заведено 90 аппаратовъ разныхъ системъ. Въ школу было принято 101 офицеръ и 200 нижнихъ чиновъ. Изъ нихъ погибло при полетахъ семь человѣкъ—шесть офицеровъ и 1 нижній чинъ, въ томъ числѣ: штабсъ-капитанъ Матыевичъ-Мацѣевичъ, штабсъ-капитанъ Леонъ, штабсъ-капитанъ Янишъ, подпоручикъ Альбокриновъ, рядовой Александръ Сонинъ и поручикъ Закуцкій.

Отдѣлъ воздушнаго флота, руководимый своимъ Августѣйшимъ Предсѣдателемъ, сравнительно въ короткій срокъ добился того, что Россія, въ смыслѣ воздухоплаванія, занимаетъ въ настоящее время второе мѣсто въ мірѣ.

Но сосѣди наши тоже не дремлютъ. Съ каждымъ днемъ развитіе воздухоплавательнаго дѣла за границей развивается; чтобы не отстать отъ другихъ и намъ надо работать и работать.

Необходимо самое широкое развитіе въ этомъ дѣлѣ частной иниціативы. Поэтому Отдѣлъ воздушнаго флота и обращается къ русскому народу съ призывомъ, въ основѣ котораго лежатъ слова Августѣйшаго Предсѣдателя:

„Воздушный флотъ Россіи долженъ быть сильнѣе воздушныхъ флотовъ нашихъ сосѣдей. Это слѣдуетъ помнить каждому, кому дорога военная мощь нашей родины. Франція, Италія и наши сосѣди, придя къ заключенію, что самолеты необходимы арміи, какъ развѣдчики и какъ орудіе пораженія непріятеля сверху, не жалѣютъ государственныхъ средствъ на созданіе воздушнаго флота; одновременно въ этихъ странахъ собираются для этой цѣли крупныя суммы путемъ частныхъ пожертвованій; въ Германіи для сбора пожертвованій образованъ воздухоплавательный Комитетъ подъ предсѣдательствомъ брата Императора.

Не подлежитъ сомнѣнію, что если мы не приложимъ всѣхъ усилій на развитіе уже начатаго, мы потеряемъ то мѣсто (второе въ мірѣ), которое въ отношеніи воздушнаго флота занимаемъ теперь, и отстанемъ отъ нашихъ сосѣдей. Опасность положенія ясна, допустить этого нельзя, и я снова считаю долгомъ обратиться съ призывомъ о пожертвованіяхъ на воздушный флотъ“.





Воздушный флотъ.

Россія, владѣя шестою частью земной поверхности нашей планеты, должна неоспоримо владѣть и воздушнымъ пространствомъ надъ всею занимаемою ею территоріею. Для этого ей необходимъ могущественный воздушный флотъ, и при томъ такой, который позволилъ бы ей быть сильнѣе всякаго вражескаго флота на всякомъ угрожаемомъ фронтѣ. Въ государствахъ съ малою территоріей это легко достижимо, особенно для нашихъ европейскихъ сосѣдей, т. к., кромѣ сильно развитыхъ техническихъ средствъ—европейскія державы имѣютъ и великолѣпно оборудованныя густыя сѣти желѣзныхъ и шоссейныхъ дорогъ, допускающихъ скорый подвозъ всѣхъ необходимыхъ принадлежностей и матеріаловъ къ любому участку своей территоріи, мы же такихъ благъ лишены. Разстоянія у насъ огромны, дорогъ мало, а имѣющіяся плохи. Заглядывая въ уже недалекое будущее, мы можемъ сказать, что воздушный флотъ нуженъ Россіи не только какъ средство для борьбы съ врагами, но и особенно какъ средство сообщенія, сокращающее пробѣгъ по данной линіи въ значительной мѣрѣ. Надо надѣяться, что воздушные аппараты въ близкомъ будущемъ сдѣлаются такъ же, если даже не больше, употребительными, какъ

и автомобили, при чемъ для летающихъ аппаратовъ нужны будутъ станціи для спуска и отлета, тогда какъ для автомобилей, кромѣ станцій, нужны великолѣпныя и частыя дороги, что, конечно, во много разъ дороже обошлось бы государству, да и выборъ направленія уже гораздо затруднительнѣе и движеніе медленнѣе, и опасность столкновеній больше.

Конечно, въ настоящій моментъ по этому вопросу нельзя еще высказываться вполнѣ категорично, за неимѣніемъ вполнѣ безопасныхъ и надежныхъ воздухоплавательныхъ приборовъ, но по отношенію къ примѣненію воздухоплавательныхъ приборовъ къ военному дѣлу теперь уже есть полныя основанія высказать вполнѣ опредѣленныя сужденія и установить основныя положенія для правильнаго развитія и хорошей постановки этой стороны дѣла въ Россіи, примѣнительно къ ея потребностямъ и особенностямъ ея территоріи и ея техническимъ силамъ.

Посмотримъ сначала, что имѣютъ въ своемъ распоряженіи наши возможные враги и союзники по воздухоплавательнымъ средствамъ для войны, и какъ они распредѣлили свои средства, тогда легче будетъ установить наши собственныя потребности.

Германія имѣетъ въ своемъ распоряженіи 21 готовый боевой аэростатъ, и эти корабли вмѣщаютъ каждый не меньше 10.000 кубич. метр. водорода, имѣютъ скорость въ спокойномъ воздухѣ отъ 65 до 85 верстъ въ часъ и могутъ держаться въ воздухѣ на высотѣ 2-хъ верстъ до 30 часовъ подъ рядъ, т.-е. пробѣгать въ общемъ около 2000 до 2500 верстъ, стало быть легко могутъ переноситься изъ одного конца государства въ другой, гдѣ должны найти готовое убѣжище для возобновленія запасовъ топлива, газа и прочаго. Станцій съ сараями для пріема такихъ воздушныхъ кораблей на нѣсколько штукъ въ Германіи много. На границѣ съ Россіей: въ Познани, Лыкѣ, на озерѣ Гопло, въ Торнѣ и Кёнигсбергѣ. Внутри страны и на сѣверномъ побережьѣ: въ Килѣ, Гамбургѣ, Берлинѣ и Потсдамѣ. На границѣ съ Франціей: въ Кельнѣ, Франкфуртѣ, Дюссельдорфѣ, Лейхлингенѣ, Мангеймѣ, Мецѣ, Баденъ-Баденѣ, Фридрихсгафенѣ и Страсбургѣ. На границѣ съ Австріей: въ Мюнхенѣ, Нюренбергѣ, Вальхензее, Лейпцигѣ, Биттерфельдѣ и Бреславлѣ. Въ настоящемъ году число станцій еще увеличится. Если же принять въ соображеніе, что кромѣ этихъ вполнѣ оборудованныхъ станцій въ Германіи имѣется еще множество подготовленныхъ якорныхъ стоянокъ для управляемыхъ аэростатовъ и аэроплановъ, которыя только въ военное время будутъ снабжены полнымъ снаряженіемъ для содѣйствія ихъ воздушному флоту въ мѣрѣ надобности и сообразно обстоятельствамъ, то мы уже получимъ довольно хорошую картину мощи воздушнаго флота нашей

западной сосѣдки.Кромѣ этого, у нея налицо 500 человѣкъ готовыхъ летчиковъ и соотвѣтственное количество аэроплановъ. Германія затратила массу денегъ на опыты и разработку своихъ собственныхъ системъ воздушныхъ кораблей, не смущаясь многими неудачами и катастрофами. (Изъ 15 цеппелиновъ уцѣлѣло только 6-ть)! Зато создали свои заводы, мастерскія, специализировались германскіе инженеры констеры, выработался огромный составъ рабочихъ и техниковъ всѣхъ нужныхъ родовъ. Двигатели Германія дѣлаетъ тоже дома, такъ же какъ и аэропланы собственныхъ системъ.



Замѣститель Августѣйшаго Предсѣдат. О. В. Ф. Генералъ отъ Кавалеріи Баронъ Каульбарсъ готовится къ полету съ руковод. оф. шк. ав. О. В. Ф. поруч. 3 возд. роты Туношенскимъ весною 1912 г.

Общество и коммерческіе круги въ Германіи поставили себѣ патріотическую задачу создать первоклассный, если не первый въ мірѣ воздушный военный флотъ. Стоитъ только вспомнить, сколько милліоновъ было собрано публикой на постройку цеппелиновъ и ихъ возобновленіе послѣ катастрофъ! А пожертвованія крупнѣйшихъ германскихъ фирмъ дали возможность построить боевые воздушные корабли новыхъ конструкцій, каковы Шютти Ланцъ и Сименсъ-Шуккертъ. Въ концѣ прошлаго года вновь собрано 2.234.000 марокъ на нужды воздушнаго флота, и „кураторы“, распоряжающіеся этими деньгами, выработали систему образованія *частныхъ летчиковъ* и организаціи ихъ. Частныя авіаціонныя учрежденія, выпустивъ готоваго пилота авіатора, отвѣчающаго извѣстнымъ требованіямъ въ смыслѣ практическаго умѣнья и теоретическихъ познаній, будутъ получать по 8000 марокъ за каждаго. Въ Германіи дѣйству-

етъ 81 Общество, занимающееся воздухоплаванiемъ. Одного водорода тратится въ годъ на наполненiе аэростатовъ 1.200.000 кубическихъ литровъ.

Посмотримъ, что дѣлается у нашей союзницы Францiи, на родинѣ воздухоплаванiя, гдѣ соперничаютъ во всю съ Германiей.

Воздухоплавательныя базы для флота мы видимъ въ Реймсѣ, Верденѣ, Эпиналѣ, Шалонѣ, Нанси, Бельфорѣ, Лангрѣ, Мо, Компьенѣ, Парижѣ и др.; кромѣ того, масса аэродромовъ. Налицо 16 военныхъ и семь частныхъ воздушныхъ кораблей (дирижаблей), многiе изъ которыхъ двигаются въ воздухѣ не хуже германскихъ, хотя и имѣютъ меньшiй объемъ и болѣе короткiй пробѣгъ, но при небольшихъ разстоянiяхъ Францiи большихъ не требуется. Зато Францiя имѣетъ свыше 1000 летчиковъ, изъ нихъ много съ мiровыми именами. Аппаратовъ съ излишкомъ хватитъ и на большее число летчиковъ. Заводы для постройки воздушныхъ кораблей, аэроплановъ и двигателей свои, образцово исполняющiе свое дѣло и снабжающiе многiя заграничныя страны своими фабрикатами. Во Францiи 60 авiацiонныхъ школъ—настоящiй разсадникъ летчиковъ! Народная подписка дала 5.000.000 франковъ въ прошломъ году на воздушный флотъ. Всѣ мiровые рекорды для всѣхъ типовъ воздухоплавательныхъ аппаратовъ побиваются французами.

Успѣхъ въ воздухоплавательномъ дѣлѣ во Францiи считается каждымъ истиннымъ французомъ святымъ долгомъ и самымъ патрiотическимъ дѣломъ.

Коснувшись этихъ двухъ государствъ, гдѣ соперничество по созданiю военныхъ и частныхъ воздушныхъ флотовъ такъ рѣзко проявляется, я не буду утруждать вниманiя сравнительными перечисленiями всѣхъ средствъ и силъ, коими располагаютъ державы съ относительно слаборазвитыми воздухоплавательными организацiями, а прямо перейду къ русскому воздухоплаванiю.

Давно началось у насъ это дѣло, но не было особенно популярно, и мало средствъ было затрачено на его развитiе, однако и у насъ есть много ярыхъ поклонниковъ идеи завоеванiя воздуха и примѣненiя воздухоплаванiя на войнѣ, какъ могущественнаго средства, ведущаго къ побѣдѣ. Высшихъ техниковъ, инженеровъ, изобрѣтателей и военныхъ, желающихъ посвятить жизнь свою воздухоплаванiю хоть отбавляй. Кадры готовы, и Военное вѣдомство дѣлаетъ все, что только возможно, для насажденiя и развитiя у насъ воздухоплаванiя.

Но Россiя необъятна и бѣдна, такъ что очень трудно ей создать у себя дома такую же частую сѣть оборудованныхъ воздухоплавательныхъ станцiй, какими располагаютъ Францiя и Германiя.

Слѣпо брать съ нихъ примѣръ намъ невозможно, и копировать организацію той или другой было бы преступно. У насъ мало хорошихъ дорогъ, мало технически оборудованныхъ городовъ. Дистанціи у насъ повсюду огромнаго размѣра. Найти техническую помощь и содѣйствіе поблизости устройства воздухоплавательныхъ станцій тамъ, гдѣ онѣ потребуются силою обстоятельствъ и военныхъ соображеній, будетъ очень затруднительно, почему должны быть построены и оборудованы такъ наши русскія станціи, чтобы въ помощи извнѣ онѣ не нуждались. По многимъ соображеніямъ, заводы, склады и главныя базы должны быть отнесены настолько глубоко къ центру Россіи, чтобы они были вполнѣ безопасны отъ всякихъ покушеній своего главнаго врага — чужого воздушнаго флота.

Конечно впередъ, къ границѣ, должны быть выставлены станціи-убѣжища и якорныя стоянки для воздушныхъ кораблей и особенно часты на возможныхъ театрахъ войны удобныя мѣста для работы аэроплановъ въ смыслѣ спуска, отдыха, починки и т. п.

Наши боевые военные корабли должны поневолѣ быть сильнѣе и быстроходнѣе и имѣть большую дальность пробѣга, чѣмъ французскіе и германскіе. Корабли эти должны быть выносливѣе иностранныхъ, не такъ чувствительны къ аваріямъ. Надо помнить, что у насъ легко спуститься въ такой глуши, что и не выберешься. Надо, словомъ, строить корабли русской системы, приспособленной къ особенностямъ русской территоріи. Заграничные корабли для насъ мало пригодны. Аэропланы мы уже строимъ, двигатели начинаемъ строить дома, воздушные корабли можемъ строить тоже дома. Дѣло только въ добромъ желаніи, въ довѣріи къ русскимъ людямъ и русскому генію и отсутствіи боязни понести неудачи. Вѣдь и нѣмцы имѣли массу неудачъ, больше можетъ быть, чѣмъ слѣдуетъ, но не пришли въ уныніе, и добились уже отличныхъ результатовъ.

Что же Россіи нужно, чтобы занять одно изъ первыхъ мѣстъ въ воздухоплаваніи среди другихъ великихъ державъ?

I) Нужно, чтобы созданіе русскаго военнаго флота стало патріотическимъ долгомъ всякаго русскаго.

II) Нужно, чтобы мы создали у себя все, что нужно для фабрикаціи воздухоплавательныхъ приборовъ дома, русскимъ умомъ, русскими руками и изъ русскихъ матеріаловъ.

III) Нужно, чтобы мы не боялись неудачъ, а настойчиво шли къ цѣли создать свою русскую школу воздухоплаванія, свои приборы и системы, а не шли на буксирѣ иностранцевъ.

IV) Нужно, чтобы не одно военное министерство и досужіе чиновники интересовались воздухоплавательнымъ дѣломъ, а чтобы весь народъ увлекся воздухоплаваніемъ.

V) Нужно, чтобы частные люди жертвовали на созданіе воздушнаго флота деньги, и чтобы частныя воздухоплавательныя организаціи широко развились бы въ Россіи, и на практикѣ повсемѣстно демонстрировали успѣхи русскаго воздушнаго флота, такъ, какъ это дѣлалъ Цеппелинъ,



Е. И. В. Великій Князь Александръ Михаиловичъ и офицеры-летчики.

летая надъ всей Германіей, гдѣ, кажется, нѣтъ ни одного жителя и даже ни одного младенца, который не видѣлъ бы воздушнаго корабля Цеппелина или не зналъ, что такое цеппелинъ.

Россіи воздушный флотъ нужнѣе, чѣмъ кому-нибудь. Теперь воздушные дреднауты стоютъ не такія большія деньги, чтобы было роскошью обзавестись ими во-время. Вѣдь вмѣсто одного морского дреднаута (48 милліоновъ) можно обзавестись флотомъ воздушнымъ, которому по

плечу будетъ воздушный флотъ любой державы. По завѣту Петра Великаго, надо было научиться плотничать за границей и управляться съ парусными кораблями, но флоты строить дома.

Мы уже умѣемъ плотничать и управляться съ воздушными приборами, и должны дѣлать все дома. Въ настоящее время воздушные флоты нынѣшніе въ сравненіи съ будущими—стоютъ столько же, сколько стоили корабли и флоты Петра—сравнительно съ современными намъ морскими флотами изъ дреднаутовъ.

Нельзя терять дорогого времени, надо упорно и настойчиво пропагандировать патріотическое дѣло созданія русскаго мощнаго военнаго и частнаго воздушнаго флота. Въ немъ мощь, сила и будущее Россіи.

А. Кованько.

С.-Петербургъ. 1913 года 29 января.
Волково поле.
Офицерская воздухоплавательная школа.



Прошлое воздушныхъ кораблей.

Съ самой глубокой древности люди мечтали о завоеванiи воздушнаго пространства.

Въ миѳахъ почти всѣхъ древнихъ народовъ встрѣчаются герои, которые или на могучихъ орлахъ поднимались къ небу, чтобы вымолить тамъ помощи боговъ, или съ придѣланными крыльями странствовали подъ облаками, подражая въ этомъ всемогущимъ божествамъ и поднебеснымъ птицамъ.

Въ вавилонскихъ сказанiяхъ имѣется повѣствованiе о полетахъ Этана, въ древне-китайскихъ—Гиквъ-Тсе, индiйскихъ—Ганумана, сѣверо-германскихъ—Виландо-Кузнеца, русскихъ сказкахъ о полетахъ на коврѣ-самолетѣ и, наконецъ, самое извѣстное и поэтическое въ греко-римской миѳологiи о полетахъ Икара, этого перваго изъ авiаторовъ, потерпѣвшаго аварiю.

Много вѣковъ нужно было прожить человѣчеству, прежде чѣмъ оно могло создать красивую, дерзновенную и чарующую своимъ дивнымъ замысломъ сказку о полетахъ. Но еще больше потребовалось духовныхъ напряженiй на то, чтобы воплотить эту сказку въ плоть и кровь, сдѣлать земной былью.

Дорого досталась человѣку побѣда надъ воздухомъ.

Чтобы достигнуть тѣхъ результатовъ, которые мы видимъ теперь, потребовался безконечный рядъ мучениковъ, погибшихъ при неудачныхъ опытахъ съ воздушными кораблями.

Каждый завоеванный шагъ былъ залитъ кровью и устланъ трупами отважныхъ героевъ, добивавшихся побѣды въ тѣ моменты, когда наука находилась еще въ зародышѣ, когда она едва могла удовлетворять самымъ элементарнымъ потребностямъ человѣческой жизни.

Въ числѣ жертвъ воздухоплаванiя можно встрѣтить людей всякаго класса и общественнаго положенiя: монахъ-англичанинъ Оливье Мальмс-

бера, итальянскій математикъ Джіованни Баттлета Данте, русскій приказчикъ Островковъ, французскій слесарь Бенье, французскій канатный плясунъ Алларъ, нѣмецъ Швейкартъ, аббатъ де-Форжъ, маркизъ де-Бакквиль...

Всѣ они совершали полеты при разныхъ условіяхъ и по разнымъ способамъ, но почти всегда съ однимъ и тѣмъ же результатомъ—аваріей.

Извѣстный по священному писанію Симонъ-волхвъ поднялся въ присутствіи императора Нерона съ Капитолійскаго холма къ небу на двухъ большихъ крыльяхъ, но разбился на-смерть по повѣленію св. апостола Петра, который усмотрѣлъ въ этомъ бѣсовское дѣяніе; фанатикъ-сарацинъ, имя котораго намъ неизвѣстно, какъ неизвѣстны имена очень многихъ летчиковъ, въ царствованіе Эммануила I Комнена сдѣлалъ безумную попытку слетѣть съ башни на парусахъ своего плаща, но тоже разбился на-смерть; математикъ Данте, пролетѣвъ надъ площадью метровъ 300, упалъ съ такой силой на крышу церкви, что сломалъ себѣ ногу (въ концѣ XV вѣка); аббатъ Даміанъ испросилъ разрѣшеніе у короля Шотландіи въ 1507 г. перелетѣть на крыльяхъ изъ Эдинбурга во Францію. Собралась многотысячная толпа народа, чтобы присутствовать при диковинномъ зрѣлищѣ. Но аббатъ, не успѣвъ подняться, свалился на землю, сломавъ себѣ ногу. Причину своего паденія онъ объяснилъ тѣмъ, что среди орлиныхъ перьевъ, изъ которыхъ были сдѣланы его крылья, оказалось нѣсколько куриныхъ...

Много подобныхъ попытокъ было сдѣлано и въ Россіи. Въ царствованіе Іоанна Грознаго нѣкій „смердъ Никитка, боярскаго сына Лопатова холопъ“ изобрѣлъ машину, на которой сдѣлалъ нѣсколько полетовъ вокругъ Александровской слободы. Но за такое „содружество въ нечистой силой“ царь велѣлъ отрубить выдумщику голову, тѣло отдать свиньямъ, а машину уничтожить.

Въ книгѣ библіофила Сукаладзева „О воздушномъ летаніи въ Россіи“ имѣются данныя о русскихъ летчикахъ конца XVII и начала XVIII вѣковъ.

Вотъ что тамъ, между прочимъ, описано: „1695, апрѣля 30—Дѣланы были нѣкіимъ крестьяниномъ крылья слюдебныя. стали 18 рублевъ. Послѣ сдѣланы крылья иршеныя въ Москвѣ—стали 5 рублевъ.

„Тогожь мѣсяца апрѣля въ 30 день закричалъ мужикъ караулъ, и сказалъ за собою Государево слово, и приведенъ въ стрѣлецкій приказъ, и распрашиванъ, а въ распросѣ сказалъ, что онъ, сдѣлавъ крылья, станетъ летать, какъ журавль. И по указу Великихъ государей, сдѣлалъ себѣ крылѣ слюдныя, а стали тѣ крылѣ 18 рублевъ изъ Государевой казны. И бояринъ Троекуровъ съ товарищи и съ иными прочими вышедъ,

сталъ смотрѣть, и тотъ мужикъ тѣ крылѣ устроя, по своей обыкности перекрестился, и сталъ мѣхи надувать, и хотѣлъ летѣть, да не поднялся и сказалъ, что онъ тѣ крылѣ сдѣлалъ тяжелы. И бояринъ на него кручинился и тотъ мужикъ билъ челомъ, чтобы ему сдѣлали новыя крылѣ; и на тѣхъ не полетѣлъ, а другіе крылѣ стали 5 рублевъ. И за это ему учинено наказаніе: бить батогами снемь рубашку, и тѣ деньги велено доправить на немъ и продать животы его и остатки".

Этотъ фактъ потомъ послужилъ К. Массальскому темой для разсказа „Русскій Икаръ", напечатаннаго въ 1833 г. въ сборникѣ Смирдина „Новоселье".

„1699 г.—Стрѣлецъ Рязанской Сѣровъ дѣлалъ въ Ряжскѣ крылья, изъ крыльевъ голубей великіе и по своей обыкности хотѣлъ летѣть, но только поднялся аршинъ на 7, перековырнулся и упалъ на спину, но не больно".

„1724 г. въ с. Поклепѣ Рязанской провинціи: приказчикъ Перемышлева фабрики Островковъ вздумалъ летать по воздуху. Сдѣлалъ крылья изъ бычачьихъ пузырей, но не полетѣлъ, а послѣ сдѣлалъ какъ... и по сильному вѣтру подняло его выше человѣка, и кинуло на вершину дерева и едва сошелъ расцарапавшись весь".

„1729 г. въ селѣ Ключѣ, недалеко отъ Ряжска, кузнецъ Герпакъ-Гроза, назвавшійся сдѣлать крылья изъ проволоки, надѣвалъ ихъ, какъ рукава; на вострыхъ концахъ надѣты были перья самыя легкія, какъ пухъ изъ ястребковъ и рыболововъ и но... на ноги тоже какъ хвостъ, а на голову какъ шапка съ длинными мягкими перьями, леталъ тако, мало дѣло ни высоко, ни низко, усталъ и опустился на кровлю церкви, но попъ крылья сжегъ и его едва не проклялъ".

„1731 г. въ Рязани при воеводѣ подьячій Нерехтецъ Крокутной Фурвинъ сдѣлалъ какъ мячь большой, налилъ дымомъ поганымъ и вонючимъ, отъ него сдѣлалъ петлю и сѣлъ въ нее, и нечистая сила подняла его выше березы и послѣ ударила его о колокольню, но онъ уцѣпился за веревку, чѣмъ звонятъ и остался тако живъ. Его выгнали изъ города, онъ ушелъ въ Москву, и хотѣли закопать живого и сжечь".

Есть еще данныя о полетахъ въ Петербургѣ нѣкоего Львова, про котораго было даже сочинено четверостишіе:

Господинъ Львовъ
Леталъ до облаковъ,
Просить боговъ
Объ уплатѣ долговъ.

Спустя 50 лѣтъ послѣ полета въ 1731 г. русскаго подьячаго, наполнившаго свой „мячъ дымомъ поганымъ", во Франціи по такому же прин-

ципу, конечно, независимо отъ этого полета, стали сооружать шары, такъ называемые монгольфьеры и шарліеры, которые наполнялись дымомъ, а потомъ газомъ, при чемъ опыты дали самые блестящіе результаты.

Съ этого момента началась новая эпоха въ воздухоплаваніи. До этого времени люди старались въ полетахъ подражать птицѣ, и поэтому во всѣхъ случаяхъ придѣлывали себѣ крылья или паруса.

Знаменитый ученый XIII вѣка Роджерсъ Бэконъ одинъ изъ первыхъ высказалъ мысль, что можно соорудить такія машины для полета, что человѣкъ, сидя въ аппаратѣ, будетъ управлять имъ и носиться по воздуху, какъ птица. Другой великій человѣкъ—Леонардо да Винчи первый отвергъ примѣненіе для полетовъ крыльевъ, сдѣланныхъ изъ птичьихъ перьевъ, полагая, что можно устройство механической птицы. Онъ между прочимъ, высказалъ ту мысль, что опыты съ летательной машиной могутъ удасться гораздо легче на значительной высотѣ, чѣмъ близко надъ землей. Мысль эта была доказана только въ наше время Райтомъ, въ тѣ же времена идеи того и другого ученаго не осуществились.

Изобрѣтеніе монгольфьеровъ и шарліеровъ значительно двинуло впередъ воздухоплаваніе. Виновниками изобрѣтенія были братья, занимавшіеся физикой и математикой, сыновья богатаго бумажнаго фабриканта Монгольфье и профессоръ физики Шарль.

Братья Монгольфье занимались опытами съ водородомъ. Одинъ изъ нихъ сдѣлалъ однажды изъ нѣсколькихъ аршинъ тафты шаръ и наполнилъ его дымомъ—шаръ взвился къ потолку. Монгольфье сдѣлалъ второй шаръ размѣромъ въ 40 куб. футовъ, оклеивъ его сверху бумагой. Шаръ по наполненіи дымомъ рванулся кверху съ такой силой, что державшія его бечевки порвались, и онъ поднялся на 300 метровъ и черезъ десять минутъ спустился на одинъ изъ холмовъ. Слѣдующіе затѣмъ опыты были еще удачнѣе. Успѣхъ полетовъ заставилъ профессора Шарля сдѣлать новый способъ наполненія шара—вмѣсто дыма, онъ сталъ наполнять водородомъ.

Возможность такихъ полетовъ признавалась гораздо раньше, даже въ средніе вѣка, но тогда не знали, во что помѣстить нагрѣтый воздухъ или дымъ, чтобы онъ не просачивался и достигалъ извѣстной цѣли.

Опыты Шарля дали еще лучшіе результаты. Весь недостатокъ шаровъ заключался только въ томъ, что ими нельзя было управлять, они плыли по теченію вѣтра. Послѣ удачныхъ полетовъ Шарля и де-Розье началась во Франціи полоса увлеченій воздушными путешествіями. Съ 1782 года, т.-е. со времени изобрѣтенія названныхъ шаровъ, до 1830 г. было сдѣлано до 1000 путешествій, въ которыхъ участвовало 200 чело-

вѣкъ. Система воздушныхъ кораблей была до нѣкоторой степени совершенной, такъ какъ за это время погибло всего девять человѣкъ. 1875 года на усовершенствованной конструкціи шарліера авіаторъ Бланшаръ перелетѣлъ Ла-Маншъ.

Интересъ къ воздухоплаванію ослабѣлъ во время великой французской революціи, когда общество было занято другимъ. Къ этому времени относится первый опытъ примѣненія воздушнаго шара въ военномъ дѣлѣ. Въ то время шла война съ Австріей. Физикъ Кутель предложилъ воспользоваться привязаннымъ воздушнымъ кораблемъ для наблюденія за непріятельской арміей.



А. М. КОВАНЬКО.

Ясно, до какой степени опыты были полезны. Аэростатами пользовались и для научныхъ цѣлей: изслѣдованія состава воздуха. Одинъ изъ выдающихся полетовъ былъ въ 1804 г., когда на аэростатѣ поднимался знаменитый французскій ученый Гей-Люссакъ. Онъ поднялся на высоту семи верстъ, которой никто не достигалъ и произвелъ много научныхъ опытовъ.

Началомъ воздухоплаванія нашего времени слѣдуетъ считать девяностые годы прошлаго столѣтія. Съ этихъ поръ работа идетъ двумя путями

съ одной стороны, пытаются усовершенствовать приборы легче воздуха, съ другой—стремятся придти къ рѣшенію вопроса при помощи приборовъ тяжелѣе воздуха.

Много еще надо работать надъ усовершенствованіемъ воздухоплаванія.

Но аппараты такихъ мастеровъ, какъ Цеппелинъ, Сантосъ-Дюмонъ, Лиліенталь, Лебоди, братья Райтъ, Блеріо, Фарманъ, Этрихъ, и такіе полеты воздушныхъ кораблей, которые мы такъ часто наблюдаемъ, даютъ намъ право сказать, что самая завѣтная и дерзновенная мечта человѣчества осуществилась.

Померкли дивныя сказки древности, потеряли свой ароматъ, утратили блескъ своего вымысла: дѣйствительность превзошла ихъ своей сказочностью, пылкую и необузданную фантазію художника далеко опередилъ сухой и педантичный техникъ.

Лучшая мечта человѣчества осуществилась, и само положеніе вещей даетъ ей въ наши дни лучшее назначеніе — защищать могущество и независимость Родины.

Н. Столешниковъ.



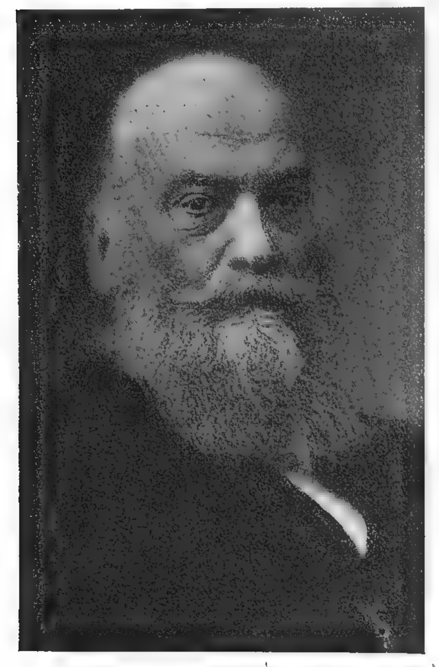
Н. Е. Жуковскій.

Математикъ, геометръ, механикъ, гидравликъ и аэромеханикъ.

Въ этихъ областяхъ науки витаетъ геній его, давая все новыя и новыя открытія.

Онъ находитъ то, чего до него не вѣдали и не видѣли, открывая тайны невѣдомаго, подчиняя стихію человѣку. Это человѣкъ, имѣющій особый мозгъ. Интересно то, что Н. Е. бралъ свои задачи изъ прикладной механики, рѣшая ихъ не только теоретически, а давая реальные результаты, полезные человѣчеству.

Перечисленіе его работъ заняло бы цѣлыя страницы—но это дѣло ученыхъ спеціалистовъ. Одно можно сказать о Н. Е.: это человѣкъ, постигающій тайны міроздания и заставляющій невѣдомыя силы природы служить человѣчеству.



Н. Е. ЖУКОВСКІЙ.

Около 15 лѣтъ назадъ Н. Е. началъ интересоваться воздухоплаваніемъ.

Въ своихъ публичныхъ докладахъ, начиная съ первыхъ попытокъ родоначальника всѣхъ нашихъ аэроплановъ, нѣмецкаго ученаго Лиліенталя, Н. Е. держалъ въ курсѣ этихъ вопросовъ московское населеніе. Его аудиторія была постоянно полна, слушая въ живомъ и яркомъ изложеніи всѣ новинки авіатики.

Н. Е.—создатель аэро-динамическихъ лабораторій и въ университетѣ и въ Техническомъ Училищѣ, гдѣ постоянно дѣлаются опыты, открывающіе новые пути стремленію человѣка въ воздухъ и побѣды надъ нимъ.

И заграница и Академія Наукъ давно бы отняли у насъ Н. Е., если бы онъ такъ глубоко не любилъ Москву и университетъ, въ которомъ, въ дни юности своей, потерпѣлъ неудачу: по окончаніи курса въ 4-й Московской гимназіи онъ рѣшилъ поступить на математическій факультетъ—но провалился на математикѣ. — Тогда онъ поступилъ на богословскій—и черезъ годъ перешелъ на математическій.

Жизнь Н. Е.—наука. Онъ ее проводитъ въ аудиторіяхъ и въ своей лабораторіи, не зная отдыха даже въ праздники.

Если посмотрѣть энциклопедическій словарь Брокгауза, вышедшій еще въ 1894 г., то въ рубрикѣ „Жуковскій Н. Е.“ цѣлые столбцы заняты перечисленіемъ его ученыхъ трудовъ.

Съ того уже времени слава одного изъ величайшихъ современныхъ математиковъ расцвѣла пышно.

Вл. Гиляровскій.



Летѣть, летѣть надъ облаками,
Съ высотъ загадочныхъ взирать
На испещренную морями
Земли синѣющую гладь.

Слѣдить полетъ далекой птицы
На грани снѣжныхъ ледниковъ
И, пролетая надъ столицей,
Людскихъ не слышать голосовъ.

Я авiаторъ-побѣдитель—
Стихiи всѣ покорны мнѣ,
Я, какъ безстрастный небожитель,
Парю въ небесной тишинѣ.

Рукѣ покорны человѣка
Громады тучъ и сонмы бурь,
Подвластна чуждая отъ вѣка
Небесъ далекая лазурь.

В. Варяжскiй.



Н. Д. КОСТИНЪ съ пассажиромъ во время полета: Петербургъ—Москва.

Ник. Дм. Костинъ — первый военно-плѣнный пилотъ. Ему 33 года. Онъ—крестьянинъ деревни Сосновки, Чистопольскаго уѣзда, Казанской губерніи. Учился въ земской школѣ, которую не могъ окончить, такъ какъ пришлось приняться за крестьянство, помогать овдовѣвшей матери. Вскорѣ мать переѣхала въ Москву и вышла замужъ за служащаго на Московско-Казанской ж. д., Я. М. Жидкова. 15-лѣтній Костинъ былъ выписанъ въ Москву и отданъ въ ученье ружейному мастеру П. Е. Власову и вскорѣ сдалъ экзаменъ на ружейнаго мастера. Къ этому времени родители переселились въ Чистополь, гдѣ Костинъ открылъ ружейную и слесарную мастерскую, гдѣ имѣлъ много заказовъ и пользовался общимъ уваженіемъ. Въ 1908 году Костинъ уѣхалъ въ Одессу на велосипедную фабрику, женился и съ рекомендаціей своего хозяина уѣхалъ во Францію въ авіаціонную школу Анри Фармана въ Эспампѣ, гдѣ получилъ пилота. Вернувшись въ Россію, совершилъ рядъ полетовъ въ Одессѣ, Херсонѣ, Николаевѣ и др. городахъ, а также и въ Румыніи. Въ 1911 году участвовалъ на перелетѣ Петербургъ—Москва на старомъ, потрепанномъ Фарманѣ и долетѣлъ съ пассажиромъ до Вышняго-Волочка. Затѣмъ на новомъ аппаратѣ, отъ неисправной сборки, упалъ съ высоты 20 саженъ и получилъ серьезные ушибы. Въ маѣ 1912 года поступилъ на службу помощникомъ инструктора въ авіаціонную школу Императорскаго Россійскаго аэроклуба въ Петербургѣ, а въ октябрѣ выѣхалъ въ Болгарію, гдѣ и состоялъ въ авіаціонномъ отдѣлѣ при 2-й болгарской арміи вплоть до извѣстной катастрофы надъ Адріанополемъ.



Первый летчикъ на Балканахъ. (Аэропланъ, на которомъ леталъ царь Фердинандъ).

Б. С. Маслениковъ.

Коренной москвичъ, Б. С. Маслениковъ былъ первый авіаторъ на Балканскомъ полуостровѣ и первый инструкторъ, обучавшій авіатикѣ офицеровъ Болгаріи, Сербіи и Турціи. Получивъ званіе пилота во Франціи, онъ на обратномъ пути въ Россію заѣхалъ, въ ноябрѣ 1910 года, въ Болгарію и въ Софіи сдѣлалъ первый полетъ при огромномъ стеченіи народа, до того времени не видавшаго аэроплановъ. Тутъ же г. Маслениковъ былъ приглашенъ военнымъ министерствомъ обучить воздухоплаванію офицеровъ, и по его предложенію былъ въ Болгаріи основанъ первый аэро-клубъ. Первыми учениками его были майоръ Златаревъ и капитанъ Ивановъ. Пробывъ въ Софіи 2½ мѣсяца, г. Маслениковъ совершалъ полеты съ пассажирами, между прочимъ съ царемъ Фердинандомъ и царевичами Кирилломъ и Борисомъ. Изъ Болгаріи г. Маслениковъ перебрался въ Сербію, совершалъ полеты въ Банницѣ и тоже 2½ мѣсяца обучалъ аэронавтикѣ офицеровъ гг. Милетича и Джорджевича. При знаменитомъ гимнастическомъ дружествѣ Душанъ Сильный, въ Олимпійскомъ клубѣ основалъ отдѣлъ авіаціи.

Послѣ Сербіи г. Маслениковъ направился въ Константинополь и обучалъ турецкихъ офицеровъ въ Санъ-Стефано.

Въ Москвѣ Б. С. Маслениковъ въ прошломъ году основалъ первую частную воздухоплавательную школу, которая помѣщается на аэродромѣ за Тверской заставой. За два сезона у него обучилось много летчиковъ-любителей, а двое, А. Я. Докучаевъ и г. Макаршинъ (изъ Баку), получили званіе пилота. Г. Докучаевъ остался при школѣ Масленикова инструкторомъ

Новый русскій дирижабль.

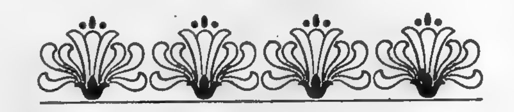
Сейчасъ во Франціи на извѣстномъ воздухоплавательномъ заводѣ „Астра" законченъ своей постройкой заказанный Россіей дирижабль „Астра XIII". По своимъ размѣрамъ и по своимъ качествамъ дирижабль „Астра XIII" явится самымъ большимъ и самымъ лучшимъ въ русскомъ воздушномъ флотѣ. Емкость этого новаго русскаго дирижабля составляетъ 10.500 кубическихъ метровъ, а длина 78 метровъ.

По своей конструкціи онъ принадлежитъ къ типу полужесткихъ съ мягкой оболочкой и длинной гондолой, т.-е. къ типу, принятому французскимъ военнымъ министерствомъ. Для приведенія въ движеніе этого воздушнаго корабля устроены 3 воздушныхъ винта, — два расположены надъ серединой гондолы по обѣимъ ея сторонамъ и одинъ впереди; благодаря подобному устройству дирижабль этотъ сможетъ перемѣщаться съ 3 различными скоростями, въ зависимости отъ того, будутъ ли работать 3 винта вмѣстѣ, 2 винта или только одинъ. Для военныхъ цѣлей это обстоятельство имѣетъ огромное значеніе. Устойчивость этого дирижабля достигается устроенными на заднемъ концѣ оболочки вертикальнымъ и горизонтальными стабилизаторами. Управленіе высотой производится съ помощью двухъ рулей, помѣщенныхъ надъ передней и задней частью гондолы, а управленіе направленіемъ производится съ помощью одного вертикальнаго руля, помѣщеннаго на заднемъ концѣ гондолы.

Парсеваль XVII.

Заказанный для насъ у общества „Люфтъ-фаръ-цейгъ“ управляемый аэростатъ „Парсеваль XVII“ принадлежитъ къ числу лучшихъ представителей дирижаблей мягкой системы. Объемъ аэростата—около 8,000 кубич. метр. Оболочка изъ тройной матеріи, не окрашена въ обычный желтый цвѣтъ, такъ какъ матерія покрыта сверху слоемъ алюминія. Вокругъ всей оболочки, имѣющей форму рыбы, идетъ оплетка изъ лентъ, посредствомъ которыхъ вѣсъ гондолы распредѣленъ равномѣрно на всю оболочку; винты сдѣланы не изъ дерева, а изъ очень тонкой (1 милим.) эластичной стали.

Скорость этого дирижабля превосходитъ скорость всѣхъ предыдущихъ дирижаблей этого типа, доходя до 19 метр. въ секунду. Запасъ горючаго (бензинъ и масло) разсчитанъ на безпрерывный часовой полетъ, а свободная подъемная сила—190 пудовъ. Пробный полетъ, совершенный на этомъ аэростатѣ за границей, далъ хорошіе результаты.



Полетъ.



Въ ласковой истомѣ
Тонетъ томный взглядъ.
На аэродромѣ
Движутся, шумятъ.
Выше, выше, выше!
Не робѣй, пилотъ.
Замелькали крыши—
Близокъ небосводъ.
Въ воздухѣ легенды,
Вешнихъ сказокъ рой,
Тучъ летучихъ ленты
Въ дали голубой.
Рѣзкій стукъ мотора,
Крикъ пугливыхъ птицъ.
Виденъ крестъ собора
И какой-то шпицъ.
Здѣсь пути открыты.
Все, какъ майскій сонъ.
Мы съ просторомъ слиты,
Я въ него влюбленъ.
Вѣтеръ свищетъ въ уши,
Въ головѣ угаръ.
Слушай, вѣтеръ, слушай—
Я—второй Икаръ.
Къ солнцу, къ небу, къ далямъ,
Гдѣ нездѣшній свѣтъ.
Облачнымъ хрусталямъ
Я несу привѣтъ.
Мы съ орлами братья,
Мы съ тобой цари.
И хочу летать я
Съ солнцемъ до зари!

Олегъ Леонидовъ.



Побѣда.

Сказки сѣраго моря пѣла волна кораблю.

Сказки сѣраго моря и бѣлыхъ дюнъ.

Пѣсни бурнаго моря пѣла волна маяку, пѣсни бурнаго моря и тихихъ глубинъ.

Пѣсни и сказки о томъ смѣльчакѣ, что первый море дерзнулъ переплыть. Пѣсни о витязѣ славномъ, о звѣздахъ небесныхъ, что путь освѣщали ему.

Плакали чайки. Летѣли онѣ надъ волнами. Слушали чайки шелестъ цвѣтныхъ парусовъ и узорной высокой кормы.

Море, ты сказку скажи, какъ волны твои покорилъ человѣкъ.

Бѣлыя дюны, вы спойте мнѣ пѣсню, какъ въ море пошелъ человѣкъ.

Есть счастье на свѣтѣ, то счастье—побѣда.

Побѣда и власть.

Бѣлыя тучи, не смѣйтесь надъ моремъ. Скажите и вы мнѣ о томъ, кто васъ перегналъ на пути.

Бѣлыя тучи, въ погоню скорѣе за новою птицей, что въ небо летитъ.

Бѣлыя тучи, смотрите: корабль воздушный взвился высоко. Смотрите: покорно несутъ воздухъ и вѣтры его.

Вѣтры—рабы. И вамъ ли съ властителемъ міра бороться?

Скучно холодное море, горы и лѣсъ и земля.

Бѣлыя тучи и синее небо избралъ онъ престоломъ своимъ.

Видите: гордо направилъ въ небо онъ дерзкій полетъ.

Видите: солнце сіяетъ свѣтлой улыбкой ему.

Тучи, не хмурьтесь. Вамъ солнце не спрятать, не скрыть отъ него! Выше летитъ онъ. Все выше и выше.

Бѣлыя тучи и синее небо, вѣтры и бури, покорно встрѣчайте крылья и славу его.

Пѣсню мнѣ спой, безпредѣльное небо, о томъ, какъ могучъ человѣкъ.

Тучи и вѣтры, вы сказку скажите о томъ, какъ въ небо на крыльяхъ взлетѣлъ человѣкъ, о томъ, какъ онъ васъ покорилъ.

Сѣрое море, высокія горы, бѣлыя тучи и синее небо—всѣ вы подвластны ему.

Пѣсню могучую спойте вы въ честь человѣка, пѣснь про побѣду и власть.

Н. Гиляровская.

Въ Москвѣ.

На аэродромѣ въ настоящее время происходитъ усиленная подготовка къ открывающемуся въ ближайшемъ будущемъ весеннему авіаціонному и воздухоплавательному сезону.

Строятся новые ангары, дѣятельно расчищается летательное поле, аэропланы снова поставлены на колеса.

Заканчивается и оборудованіе мастерской для ремонта аэроплановъ и для практическихъ занятій офицеровъ-летчиковъ, занимающихся на теоретическихъ офицерскихъ воздухоплавательныхъ курсахъ.

Московское Общество воздухоплаванія, признавая, что вмѣстѣ съ развитіемъ авіаціи и примѣненіемъ ея для военныхъ цѣлей намѣтилась необходимость изученія воздушныхъ теченій въ разныхъ слояхъ атмосферы и составленія картъ всей Россіи, указывающихъ удобныя и неудобныя мѣста для приземленія аэроплановъ, рѣшило раскинуть по всему московскому округу сѣть станцій для постоянныхъ наблюденій атмосферы и составленія картъ небольшихъ окружающихъ площадей.

Въ связи съ этимъ Московское Общество воздухоплаванія обратилось къ министру путей сообщенія съ просьбой оказать содѣйствіе путемъ привлеченія желѣзнодорожныхъ инженеровъ къ осуществленію этой сѣти. Въ настоящее время Московское Общество воздухоплаванія увѣдомлено министерствомъ путей сообщенія, что послѣднее съ большой готовностью идетъ навстрѣчу этому столь важному въ государственномъ отношеніи начинанію и что оно предприметъ всѣ необходимые шаги въ дѣлѣ призыва и привлеченія къ этому дѣлу желѣзнодорожныхъ инженеровъ.

И. И. Сикорскій.

Игорь Ивановичъ Сикорскій — житель Кіева, нѣсколько лѣтъ тому назадъ заинтересовался воздухоплаваніемъ. Свои первые опыты дѣлалъ онъ въ Кіевѣ. Строилъ аэропланы,—преимущественно типа биплана.

Сикорскій въ настоящее время довелъ свой типъ аэроплана до большого совершенства. Работая на Балтійскомъ заводѣ, талантливый конструкторъ изобрѣлъ аэропланъ небывалыхъ размѣровъ. Новый аэропланъ-гигантъ предполагается для перелета на тысячу верстъ безъ спуска, впервые на немъ устроена каюта для пассажировъ. Аэропланъ можетъ поднять болѣе 10-ти человѣкъ, снабженъ 4-мя моторами по 100 лошадиныхъ силъ.

Если опыты увѣнчаются успѣхомъ, то постройка таковыхъ аэроплановъ должна создать переворотъ въ воздухоплавательной техникѣ.

Б. М.

Русскій авіаціонный заводъ „ДУКСЪ“.

Заводъ „Дуксъ“ Ю. А. Меллера основанъ Юліемъ Александровичемъ Меллеръ въ 1893 году въ арендованномъ помѣщеніи, гдѣ изготовлялись велосипеды и всякія издѣлія изъ стальныхъ трубъ.

Въ 1899 году была пріобрѣтена собственная земля на Ямскомъ полѣ и былъ построенъ 3-хъэтажный каменный корпусъ.

Въ 1904 году существующій корпусъ былъ расширенъ вдвое, и была введена новая отрасль—постройка желѣзнодорожныхъ дрезинъ ручного и ножного дѣйствія, а равно моторныхъ дрезинъ, включительно до большихъ вагонетовъ со скоростью до 100 верстъ въ часъ.

Съ 1908 года было приступлено съ постройкѣ дирижаблей, а въ 1909 году заводъ началъ изготовлять планеры, части для аэроплановъ и самые аэропланы.

Въ 1912 году былъ построенъ новый каменный корпусъ, спеціально для изготовленія аэроплановъ въ большомъ количествѣ, съ общей площадью половъ въ мастерскихъ въ 600 кв. саж.

Постепенно, съ развитіемъ производства, развивалось и примѣненіе



Нижній этажъ—Мастерская сборки аппаратовъ.



Видъ 3 корпусовъ и двора.



Аэро-сани „Duксъ", совершившія пробѣгъ Москва—Петербургъ.

механической обработки и потребленіе механической силы. Заводъ оборудованъ новѣйшими станками всякихъ типовъ, включительно до автоматовъ огромной производительности.

Общее потребленіе энергіи въ немъ до 200 дѣйствительныхъ лошадиныхъ силъ. На заводѣ 600 человѣкъ рабочихъ.



Ю. А. МЕЛЛЕРЪ.

Въ данное время производительность завода выражается въ выработкѣ до 6000 велосипедовъ въ годъ. Аэропланы въ настоящее время изготовляются по одной штукѣ въ одинъ рабочій день, и общая годовая производительность завода по послѣдней отрасли можетъ достигнуть изготовленія отъ 250 до 300 аппаратовъ въ годъ. На аппаратахъ, построенныхъ на заводѣ, были выиграны призы для биплановъ и монопляновъ на Военномъ Конкурсѣ въ Петербургѣ.

Въ настоящее время заводъ занятъ изготовленіемъ 70 аппаратовъ Фарманъ для Военнаго Вѣдомства.



2-й этажъ—Сборка крыльевъ Ньюпора и плоскостей Фармана 16.



Отдѣленіе склада—запасныя части Ньюпора.

Изъ моихъ воспоминаній.

I.

Въ воздушномъ шарѣ.

Въ 1883 году, осенью, воздухоплаватель Бергъ совершалъ въ Москвѣ полеты на монгольфьерѣ, и первый разъ я имѣлъ удовольствіе подниматься съ нимъ. Шаръ, изъ какой-то сѣрой матеріи, напоминающій тряпку, былъ небольшой и не внушалъ довѣрія. Вмѣсто корзины подъ шаромъ были обручи, переплетенные веревками съ дощечками, вмѣсто дна, тоже связанными веревками и рѣдко положенными одна отъ другой. Вышина корзины—до колѣна. Приходилось стоя держаться за веревки, а сѣсть было некуда. Помню, что былъ очень туманный вечеръ, уже темнѣло, а шаръ плохо наполнялся. Публика, собравшаяся массой на дворѣ пустыря Мошнина, въ Каретномъ Ряду, гдѣ теперь садъ Щукина, выражала недовольство и требовала полета. Бергъ, маленькій старичокъ, страшно волновался и вызывалъ желающихъ подняться—но охотниковъ не было. Я въ это время работалъ въ „Московскомъ Листкѣ" и былъ командированъ редакціей описать полетъ и пришелъ съ опозданіемъ, когда публика уже сердилась: шаръ былъ готовъ къ полету, а Бергъ искалъ пассажира. Какъ это случилось — теперь не помню — но я изъявилъ желаніе полетѣть, вскочилъ въ корзину, Бергъ послѣдовалъ за мной, и, можетъ быть, боясь, чтобы я не ушелъ, сразу скомандовалъ отпускать шаръ. Рабочіе отдали веревки, и шаръ ринулся вверхъ, но какъ-то метнулся въ сторону, и низъ корзины задѣлъ за трубу — но только самымъ краемъ, и все обошлось благополучно. Первый моментъ слышались привѣтствія толпы, и сразу все смолкло. Я не чувствовалъ полета вверхъ, а только видѣлъ, что Москва съ ея огнями быстро проваливается и наконецъ совершенно исчезла: холодный туманъ окуталъ шаръ. Это было дѣломъ нѣсколькихъ секундъ. Было холодно, сыро и совершенно тихо. Впечатлѣніе полета осталось навсегда: и до сихъ поръ,

закрывъ глаза, я могу себѣ ясно представить первый моментъ отрыва отъ земли. Это самое сильное. И не хотѣлось спускаться на землю—такъ хорошо было въ мертвой тишинѣ воздуха, даже въ этой ужасной корзинѣ, не дающей точки опоры. Впрочемъ, можетъ быть, въ этомъ и была главная прелесть.

II.

Полетъ Д. И. Менделѣева.

Полное солнечное затменіе наблюдалось въ московской губерніи 8 августа 1887 года, и мѣстомъ для научныхъ наблюденій былъ избранъ г. Клинъ, куда я и прибылъ съ ночнымъ поѣздомъ Николаевской желѣзной дороги, биткомъ набитымъ москвичами, ѣхавшими наблюдать затменіе.

Въ четвертомъ часу утра было еще темно. Я вышелъ съ вокзала и отправился въ поле, покрытое толпами народа, окружавшаго воздушный шаръ, качавшійся на темномъ фонѣ неба.

— Совсѣмъ голова изъ оперы „Русланъ и Людмила".

На востокѣ неба было чисто, и свѣтились розовые, золотистые отблески. А внизу было туманно.

Шаръ былъ окруженъ загородкой, и рядомъ цѣлая баррикада изъ шпалъ, на которой стояли аппараты для приготовленія водорода для наполненія шара.

Кругомъ хлопотали солдаты сапернаго батальона.

Весь день наканунѣ наполняли шаръ, но работѣ мѣшала буря, рвавшая и ударявшая шаръ о землю. На шарѣ надпись: „Русскій".

Среди публики бѣгалъ рваный мужиченко, торговецъ трубками для наблюденія затменія, и визжалъ:

— Покупайте, господа, стеколышки, черезъ минуту затменіе начинается.

Въ 6 часовъ утра молодой поручикъ лейбъ-гвардіи сапернаго батальона А. М. Кованько скомандовалъ:

— Крѣпить корзину!

Въ корзину пристроили барографъ, два барометра, бинокли, спектроскопъ, электрическій фонарь и сигнальную трубу.

Съ шара предполагалось зарисовать корону солнца, наблюсти движеніе тѣни и произвести спектральный анализъ.

Въ 6 час. 25 минутъ къ корзинѣ подошелъ, встрѣченный апплодисментами, высокій, немного сутулый, съ лежащими по плечамъ волосами, съ просѣдью и длинной бородой, профессоръ Д. И. Менделѣевъ. Въ его рукахъ телеграмма, которую онъ читаетъ:

— На проясненіе надежда слаба. Вѣтеръ ожидается южный. Срезневскій.

Менделѣевъ и Кованько сѣли въ корзину, но намокшій шаръ не поднимается.

Между ними идетъ разговоръ. Слышно только, что каждому хочется летѣть, и, наконецъ, г. Кованько уступаетъ просьбамъ Менделѣева и читаетъ ему лекцію объ управленіи шаромъ, показывая, что и какъ дѣлать.

Менделѣевъ цѣлуется съ Кованько, который вылѣзаетъ изъ корзины. Подходятъ профессоръ Краевичъ, дѣти профессора и знакомые. Цѣлуются, прощаются...

Начинаетъ быстро темнѣть.

Г. Кованько выскакиваетъ изъ корзины и командуетъ солдатамъ:

— Отдавай!

Шаръ рвануло кверху, и, при крикахъ „ура“, онъ исчезъ въ темнотѣ...

Какъ сейчасъ, вижу огромную фигуру профессора, его развѣвающіеся волосы изъ-подъ нахлобученной широкополой шляпы... Руки подняты кверху,—онъ разбирается въ веревкахъ...

И сразу исчезаетъ... Дѣлается совершенно темно... Стало холодно и жутко... Съ нѣкоторыми дамами дѣлается дурно...

Мужики за нѣсколько минутъ передъ этимъ смѣялись:

— Ужъ больно господа хитры стали, заранѣе про небесную планиду знаютъ... А никакого затменія и не будетъ!..

Эти мужики теперь въ ужасѣ бросились бѣжать почему-то къ деревнѣ... Кое-кто легъ на землю... Молятся... Причитаютъ... Особенно бабы...

А вдали реветъ деревенское стадо.

Вороны каркаютъ тревожно и носятся низко надъ полемъ...

Жутко и холодно.

Вл. Гиляровскій.

III.

Первый аэропланъ.

Посрединѣ скакового круга стоялъ большой балаганъ на колесахъ, съ нѣсколькими навѣсами изъ парусины.

Просто-на-просто балаганъ, какіе стоятъ по воскресеньямъ на Сухаревкѣ. Такъ казалось издали.

Это я видѣлъ съ трибуны скакового ипподрома.

До начала полета Уточкина было еще долго—и я поѣхалъ въ паркъ и вернулся къ 7 часамъ.

Кругомъ ипподрома толпы народа—даровыхъ зрителей.

— Поднимается! Сейчасъ полетитъ... Во-вотъ!—слышны крики.

Входя въ членскую бесѣдку, я услышалъ надъ собой шумъ и остановился въ изумленіи:

— Тотъ самый балаганъ, который я видѣлъ стоящимъ на скаковомъ кругу, мчится по воздуху прямо на насъ...

— Какъ живой!

Конечно, я шелъ сюда смотрѣть полетъ Уточкина на аэропланѣ, конечно, я прочелъ и пересмотрѣлъ въ иллюстраціяхъ все объ аэропланахъ, но видѣть передъ собой несущійся съ шумомъ по воздуху на высотѣ нѣсколькихъ саженъ надъ землей громадный балаганъ—производитъ ошеломляющее впечатлѣніе. И посерединѣ этого балагана сидѣлъ человѣкъ.

Значитъ—помѣщеніе жилое.

Несущееся по воздуху!

Что-то сказочное!

Оно миновало трибуны, сдѣлало поворотъ и помчалось надъ заборомъ, отдѣляющимъ скаковой кругъ отъ Брестской желѣзной дороги. И ярко обрисовалось на фонѣ высокаго зданія.

Въ профиль это казалось громадной стрѣлой съ прорѣзающимъ воздухъ остріемъ...

Еще поворотъ, еще яркій профиль на фонѣ водокачки — и летящее чудо снова мчится къ трибунамъ... Снова начинается шумъ, напоминающій шумъ стрекозы, увеличенной въ милліоны разъ...

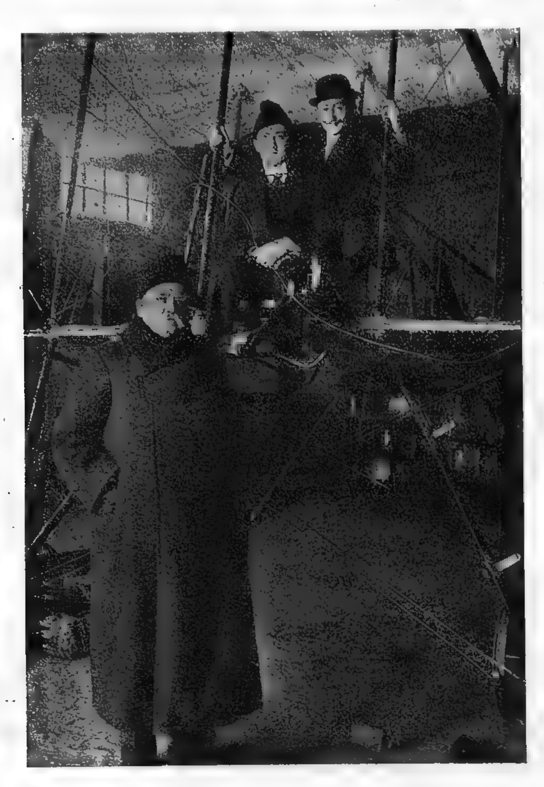
И подъ этотъ шумъ начинаетъ казаться, что, дѣйствительно, летитъ необычайная стрекоза...

Но знаешь, что этимъ необычайнымъ летящимъ предметомъ управляетъ человѣкъ—и не видишь, какъ управляетъ, и кажется:

— Оно само летитъ!..

Но Уточкинъ показываетъ, что это „нѣчто летящее въ воздухѣ"— ничто безъ него:

Все время приходится бороться съ вѣтромъ, и, наконецъ, кажется, на шестомъ кругѣ вѣтеръ осиливаетъ, и быстро мчащійся аэропланъ бросаетъ на высокій столбъ противъ середины трибунъ. Многіе изъ публики замѣтили опасность: еще нѣсколько секундъ—полетъ конченъ, аппаратъ— вдребезги.



Редакціонная комиссія отдѣла печати журнала „Воздушный Флотъ—Сила Россіи":
В. А. ГИЛЯРОВСКІЙ, Б. С. МАСЛЕННИКОВЪ и В. А. ПЕСТОВЪ.

— Наноситъ на столбъ!..

— Сейчасъ разобьется!

Но тутъ исчезаетъ у зрителей летящее чудо, и выростаетъ душа этого чуда: человѣкъ, управляющій полетомъ.

И въ самый опасный моментъ Уточкинъ дѣлаетъ движеніе рукой.

Прекращается шумъ. Летящій предметъ на секунду останавливается въ воздухѣ:

— Сейчасъ упадетъ!

Но еще движеніе рукой, снова шумитъ моторъ, который на секунду остановилъ Уточкинъ на полномъ полетѣ, и направленіе мѣняется.

Аэропланъ дѣлаетъ движеніе влѣво, мимо столба, и поднимается кверху.

Уточкинъ смотритъ на публику.

— Ничего! Летимъ дальше...

И снова взмываетъ выше, и снова дѣлаетъ кругъ.

И впечатлѣніе еще сильнѣе: онъ прямо летитъ надъ зрителями на высотѣ крыши трибуны, и отъ членской бесѣдки снова несется влѣво...

Онъ, навѣрно, слышитъ несмолкаемые апплодисменты и крики одобренія и удивленія...

Еще два круга—всего 9—описываетъ аэропланъ и опускается плавно и тихо на траву ипподрома.

Уточкинъ выходитъ подъ громъ апплодисментовъ передъ трибуной:

Чествуютъ побѣдителя надъ воздухомъ.

* * *

На зеленой травѣ круга стоитъ большой балаганъ на колесахъ съ нѣсколькими навѣсами изъ парусины.

И будетъ стоять до тѣхъ поръ, пока не придетъ человѣкъ и не заставитъ его полетѣть по воздуху.

Вл. Гиляровскій.



Высочайше утвержденный знакъ для ношенія на лѣвой сторонѣ груди: золотой съ голубой эмалью, для лицъ, пожертвовавшихъ 500 р., серебряный—100 р.



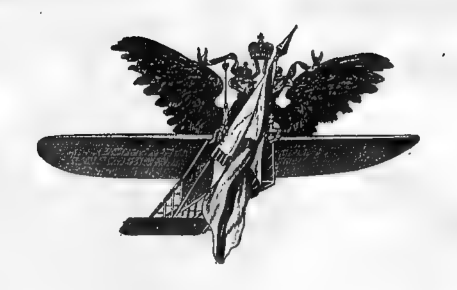
Высочайше утвержденный дамскій золотой знакъ съ шейной цѣпью и голубой эмалью. Золотой—500 р., серебряный—100 р.



Высочайше утвержденный серебряный знакъ для ношенія въ петлицѣ—5 р.



Серебряный жетонъ въ 3 р.



Краткій отчетъ

съ 9-го января по 2-ое апрѣля 1913 г.

о поступленіи суммъ въ Московскій Комитетъ по сбору пожертвованій на воздушный флотъ Имперіи.

ПРИХОДЪ:

а)	Валовый приходъ бала, устроеннаго Комитетомъ 17 февраля 1913 г.	22348 руб. 40 коп.
б)	Пожертвовано М. Н. Бардыгинымъ, П. И. Харитоненко и директорами правленія Никольской мануфактуры Саввы Морозова Сынъ и Ко на пріобрѣтеніе трехъ именныхъ аэроплановъ	30000 руб. — коп.
в)	Пожертвованія и другія поступленія	77378 руб. 55 коп.
г)	Однодневный кружечный сборъ 31 марта 1913 г. .	40486 руб. 15 коп.
	Итого прихода:	170213 руб. 10 коп.

РАСХОДЪ:

а)	Организація бала 17 февраля	3415 руб. 28 коп.
б)	Оплачено счетовъ по общей организаціи сбора пожертвованій и по однодневному сбору на 31-ое марта	1443 руб. 56 коп.
	Итого расхода;	4858 руб. 84 коп.

Всего состоитъ на приходѣ ко 2 апрѣля 1913 г. . .	165354 руб. 26 коп.
изъ коихъ: а) на текущемъ счету въ Московскомъ Купеческомъ Банкѣ, ...	164577 руб. 80 коп.
б) въ кассѣ Комитета	776 руб. 46 коп.

Подробный отчетъ о поступленіи суммъ въ Комитетъ будетъ опубликованъ къ 15-му сентября сего года во второмъ изданіи однодневнаго журнала „Воздушный флотъ—сила Россіи“.

Секретарь Комитета В. ПЕСТОВЪ.



Комиссіонеры всѣхъ періодическихъ изданій
Министерства финансовъ.

Отдѣленія: С.-Петербургъ, Варшава, Вильна, Лодзь, Берлинъ, Парижъ, Нью-Іоркъ, Бостонъ, Буффало.
Агенты во всѣхъ крупнѣйшихъ центрахъ міра.

ЖИВЫЕ ЦВѢТЫ,
КОРЗИНЫ,
БУКЕТЫ,
ВѢНКИ.

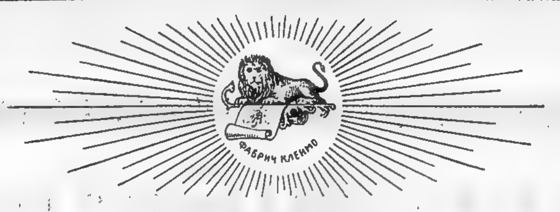
Торговый Домъ

В. Степановъ, А. Сидоровъ, И. Виноградовъ.

МОСКВА, Тверская, 28,

противъ дома генералъ-губернатора.

Телефонъ № 77-67.



ТОВАРИЩЕСТВО

Бр. А. и Я. АЛЬШВАНГЪ.

МОСКВА, Петровка, 6.

БѢЛЬЕ-ПРИДАНОЕ.
ПЛАТЬЯ-БЛУЗКИ.
КАПОТЫ.

ПРЕДМЕТЫ МУЖСКОГО

ТУАЛЕТА.



Собственные склады охотничьяго пороха.

„ДІАНА“

Оружейный магазинъ

Акц. Общ. „Н. Феттеръ и Е. Гинкель“.

Единственныхъ для всей Россіи представителей механическихъ оружейныхъ заводовъ **И. П. Зауеръ и Сынъ** въ Зулѣ, **Маузеръ** въ Одерндорфѣ и **Національной фабрики военнаго оружія** въ Герсталь-Льежѣ.

Поставщики ИМПЕРАТОРСКАГО Общества Охоты и его Новгородско-Тверского Отдѣла.

Оптовая и розничная продажа ружей, револьверовъ, охотничьихъ и рыболовныхъ принадлежностей.

Спеціальная мастерская для починки и передѣлки оружія.

МОСКВА, Театральный проѣздъ, д. № 2. Телефонъ 61-78.

Иллюстрированный прейсъ-курантъ по первому требованію высылается безплатно.

ЦѢНЫ ВНѢ КОНКУРЕНЦІИ.

Оптовая и розничная продажа пороха.





Высшая награда. Золотыя медали.

Нижн.-Новг. 1896 г. Фабрично-Торговое Товарищество Стокгольмъ 1897 г.





Николай Третьяковъ и К°.

Москва.

ПРАВЛЕНІЕ и СКЛАДЪ: Ильинка, домъ № 5.

МАГАЗИНЫ:

1) Ильинка, № 5.
2) Верхніе Торговые Ряды.
3) Пассажъ Солодовникова.

Полотняные и бумажные ткани, тюль, ковры, портьеры, пикейныя и шерстяные одѣяла и прочіе товары собствен. и заграничныхъ фабрикъ.

ФАБРИКА

полотняныхъ и бумажныхъ тканей въ селѣ „Тушино".

Grand Prix.



ГЛАВНЫЙ СКЛАДЪ вязальныхъ платковъ

Акціонернаго Общества

Р. Эльдрингъ, С. Болотинъ и К°.

Телефонъ 17-28.

Grand Prix.



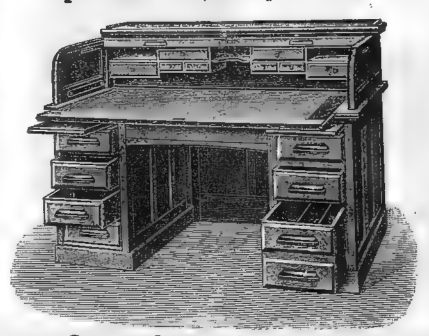




представитель А. В. НИМАНЪ

Москва, Кузнецкій Мостъ, 14. Телефонъ 34-10.

Конторская мебель лютерма, бюро, столы, составные шкафы, карточная и вертикальная системы.

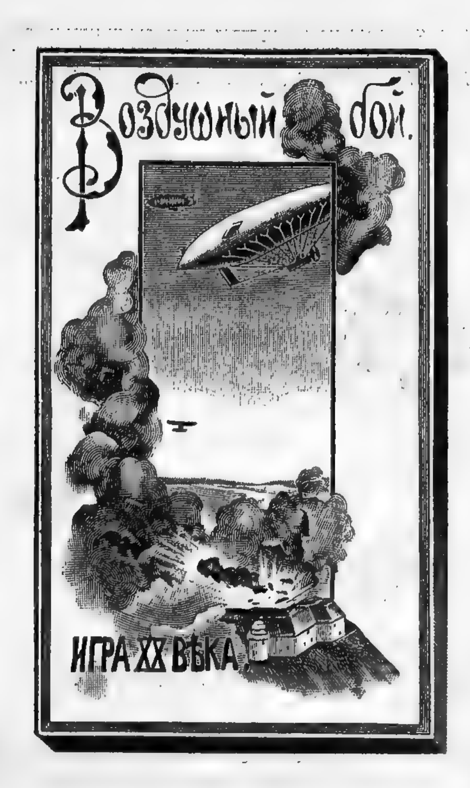


ЛЮТЕРМА / LUTERMA

Утвержденный товарный знакъ отличаетъ фанерные картонки Акц. О-ва А. М. ЛЮТЕРЪ отъ всѣхъ поддѣлокъ.

Вслѣдствіе сего требуйте только картонки

ЛЮТЕРМА / LUTERMA



Воздушный бой.

Главнѣйшія европейскія государства съ лихорадочной поспѣшностью строютъ, вооружаютъ и обучаютъ свои воздушныя эскадры, и на горизонтѣ быстро скопляются полныя грома и молніи грозовыя тучи еще невѣдомой разрушительной силы.

Среди ненарушенной еще жуткой тишины, какъ буревѣстники передъ штормомъ, все чаще и чаще проносятся надъ границей таинственные аэропланы и дирижабли. Ихъ назначеніе и пути остаются еще неизвѣстными, но для всѣхъ уже очевидно, что предвѣщаемую ими бурю не въ силахъ остановить ни милліонныя арміи, ни ряды пограничныхъ крѣпостей и что отразить вторженіе непріятельской воздушной эскадры можетъ только **воздушный бой.**

Въ напечатанномъ здѣсь воззваніи указывается, что для созданія могучаго военнаго флота положено и у насъ прочное основаніе и что для дальнѣйшаго его развитія необходимо, какъ и заграницей, содѣйствіе народа. Но для успѣшнаго содѣйствія общества этому великому дѣлу необходимо сознательнсе отношеніе къ нуждамъ военнаго флота и возможно широкое распространеніе интереса къ нарождающейся грозной силѣ XX вѣка.

Съ этою именно цѣлью и была составлена предлагаемая здѣсь игра „Воздушный бой", основанная на дѣйствительныхъ боевыхъ свойствахъ аэроплановъ и дирижаблей и соединяющая интересъ шахматной игры съ серьезнымъ значеніемъ пособія для изученія тактики военнаго воздухоплаванія.

Въ случаѣ возникновенія какихъ-либо недоразумѣній относительно правилъ этой игры, просятъ обращаться въ редакцію журнала „Военный Воздушный Флотъ", издаваемаго въ Петербургѣ (Офицерская, 35) при особомъ Комитетѣ по усиленію военнаго флота на добровольныя пожертвованія.

РУССКІЙ МОРСКОЙ И ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТЪ

сооруженный на добровольныя пожертвованія.

Иллюстрированный очеркъ дѣятельности Особаго Комитета по сбору пожертвованій на военный флотъ.

Съ 25 марта с/г. вышелъ въ продажу иллюстрированный альбомъ **„РУССКІЙ МОРСКОЙ и ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТЪ"**, сооруженный ВЫСОЧАЙШЕ учрежденнымъ Особымъ Комитетомъ по усиленію военнаго флота на добровольныя пожертвованія. Изданіе и иллюстраціи художника С. Животовскаго.

Въ альбомѣ до 200 страницъ, изъ коихъ 115 страницъ художественно исполненныхъ рисунковъ, иллюстрирующихъ всю дѣятельность Особаго Комитета по кораблестроенію и воздухоплаванію.

Книга эта представляетъ изъ себя огромный матеріалъ для интересующихся воздухоплаваніемъ вообще и въ частности развитіемъ нашей военной авіаціи.

Въ ней изображены въ прекрасныхъ иллюстраціяхъ: самое основаніе при Особомъ Комитетѣ воздухоплаванія и дальнѣйшее его развитіе, основаніе офицерской школы авіаціи въ г. Севастополѣ, теоретическихъ курсовъ въ Петербургѣ, переходъ школы изъ Севастополя на р. Качу и вообще вся жизнь школы, включая и неизбѣжныя печальныя стороны ея.

Кромѣ того, въ альбомѣ будутъ приведены краткія, но точныя свѣдѣнія и цифровыя данныя изъ офиціальнаго отчета Особаго Комитета за 8 лѣтъ его дѣятельности, съ 6 февраля 1904 года по 1 февраля 1912 года, изданнаго въ текущемъ году.

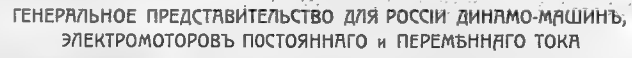
Цѣна книги на веленевой бумагѣ въ художественной трехцвѣтной обложкѣ—**2** рубля; въ переплетѣ на мѣловой бумагѣ—**5** рублей.

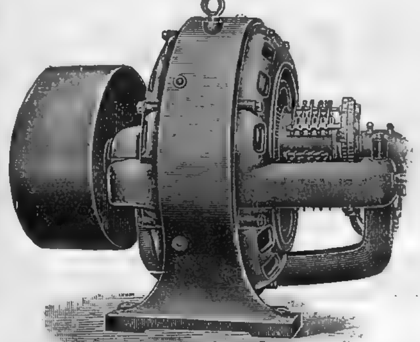
Съ заказами о высылкѣ просятъ обращаться въ Петербургъ, Галерная ул., 28 С. В. Животовскій или Фонтанка 141—А. Ф. Леневичъ.

ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКАЯ КОНТОРА.

Торговаго Дома К. Г. ЗЕЗИНА и К°.

Москва, Милютинскій пер., д. 3. Телефонъ 145-29.


ГЕНЕРАЛЬНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ДЛЯ РОССІИ ДИНАМО-МАШИНЪ,
ЭЛЕКТРОМОТОРОВЪ ПОСТОЯННАГО и ПЕРЕМѢННАГО ТОКА



Электрическаго Общества „КОНЦЪ", Альтона близъ Гамбурга.

Тепловые двигатели „ДИЗЕЛЬ" завода Анонимнаго О-ва Братья „КАРЕЛЬ".

СКЛАДЪ: машинъ, электрическихъ принадлежностей и лампъ накаливанія, простыхъ съ угольнымъ волоскомъ и экономическихъ съ тянутой нитью, дающихъ экономіи до 80%

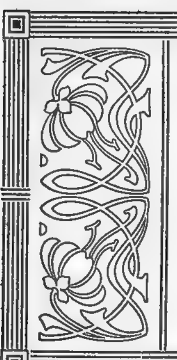
УСТРОЙСТВА: электрическаго освѣщенія передачи силы и полное оборудованіе электрическихъ станцій.

УСТРОЙСТВА: электрическаго освѣщенія, и передачи силы отъ городской сѣти О-ва электрическаго освѣщенія 1886 г.

БОЛЬШОЙ ВЫБОРЪ АРМАТУРЫ И ИЗЯЩНОЙ БРОНЗЫ.

ДЕШЕВЫЯ ЦѢНЫ ◆ БЫСТРОЕ И АККУРАТНОЕ ИСПОЛНЕНІЕ.

Смѣты, прейсъ-куранты, списки исполненныхъ работъ по запросу—**безплатно.**



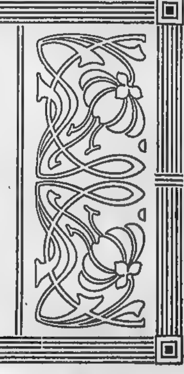
Художественный ЭЛЕКТРО-ТЕАТРЪ

ВЪ МОСКВѢ, Арбатская площадь.

ТЕЛЕФОНЪ № 167-95.

ПЕРЕМѢНА ПРОГРАММЪ:

ПО ВТОРНИКАМЪ И СУББОТАМЪ.





Кто любитъ Родину и кому дорога Россія — тотъ долженъ помнить, что

ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТЪ

НЕОБХОДИМЪ для РОССІИ.

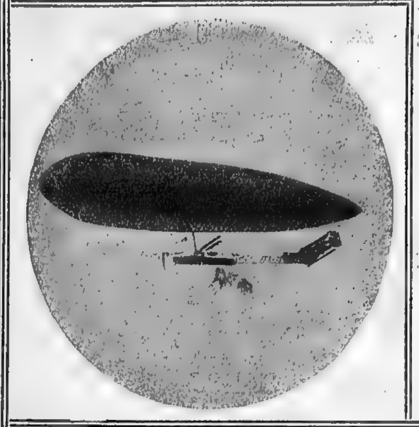
За границей на воздушные флоты собираютъ

МИЛЛІОНЫ РУБЛЕЙ...

НЕУЖЕЛИ МЫ ОТСТАНЕМЪ!

ЗАВОДЫ

КЛЕМАНЪ-БАЯРЪ



CLÉMENT-BAYARD

LEVALLOIS-PARIS.

Телеграммы: AUTOCLEM LEVALLOISPERRET.



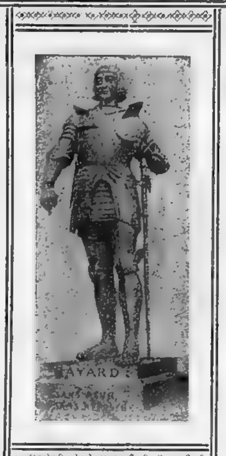


ДИРИЖАБЛИ.

АЭРОПЛАНЫ.

АВТОМОБИЛИ.

ДВИГАТЕЛИ.



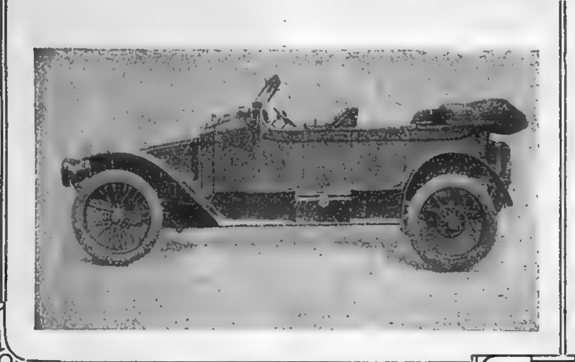
ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ДЛЯ РОССІИ

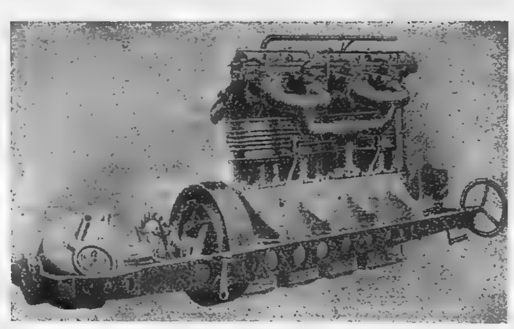
ИНЖЕНЕРЪ

Н. А. ВЕЛЬТСМАНЪ,

Каретный Рядъ 14, въ Москвѣ.

Телеграммы: АУТОВЕЛЬТЪ—МОСКВА.





Военные дирижабли КЛЕМАНЪ-БАЯРЪ.



Командированная за границу осенью прошлаго года комиссія военной воздухоплавательной части особенное вниманіе обратила на заводы **Клеманъ-Баяръ**, поставщиковъ перваго русскаго дирижабля **Лебедь № 1**, единственные въ мірѣ заводы, въ полномъ смыслѣ этого слова строящіе, а не собирающіе дирижабль, такъ какъ всѣ части собственнаго производства, и такъ: не только двигатель, гондола, механизмы, но даже скрѣпленія и оболочка.

Новый заказанный осенью дирижабль принятъ военной комиссіей и въ настоящее время уже отправленъ въ Петербургъ.

Этотъ грандіозный воздушный крейсеръ въ 10.000 куб. метр. вооруженъ пулеметами, имѣетъ 88 метр. длины и $13^{1}/_{2}$ метр. діаметра.

Гондолы его сооружены изъ стальныхъ трубъ. Два дерев. шестиметр. винта приводятся въ движеніе двумя двигателями въ 220 силъ, причемъ каждый изъ нихъ въ отдѣльности, въ случаѣ остановки другого, можетъ вращать оба винта или любой изъ нихъ.



На дирижаблѣ установлена станція безпроволочнаго телеграфа.

Заводы имѣютъ 2 собственныхъ аэропарка въ Issy-les-Moulineaux и Lamotte-Breuil съ образцовыми ангарами, мастерскими и испытательными станціями.

На всѣхъ состязаніяхъ до сихъ поръ дирижабли **Клеманъ-Баяръ** получили первые призы, между прочимъ, нужно отмѣтить 16 октября 1910 г. полетъ **Парижъ—Лондонъ**; 7 и 8 іюля 1911 г. (дирижабль Adjutant Vincenot) рекордъ продолжительности полета—16 ч. 20 м.; 20 мая 1912 г. (дирижабль Dupuy-de-Lome) рекордъ высоты—2.941 метра.

На осеннихъ французскихъ маневрахъ дирижабль этотъ продержался 13 ч. 30 м. въ воздухѣ, несмотря на дурную погоду, все время передавая наблюденія въ главную квартиру II арміи по безпроволочному телеграфу.

Заводы взяли патентъ и строятъ замѣчательные по прочности и легкости, быстро разбирающіеся ангары для дирижаблей.

Не всѣмъ извѣстно, что первый аэропланъ **Сантосъ Дюмона** былъ построенъ на заводахъ **Клеманъ-Баяръ**.

Въ настоящемъ году заводы выпустили новые металлическіе военные аэропланы, сенсаціонные полеты которыхъ заинтересовали всѣ военныя сферы.

Т-во типографіи А. И. МАМОНТОВА, Москва, Леонтьевскій, 5.

